FEBRUAR 1992 DM 3,00

Modell Eisen Bahner

& Bahn Welt

Mehr Spaß an Eisenbahn & Modell

ISSN 0026-7422 2/92 DM 3,00
2A 11059 E
hfl 4,00 · öS 25 · SFr 300

Module: Unendliche Geschichten

Berliner Busse

Bulgariens Eisenbahnen

Das königliche Hobby

Neues von der Leseranlage

Neubautender

MIT MEB-FAHRZEUG LEXIKON

Liebe Leser,



wie versprochen, haben wir zum Weihnachtsfest der russisch-orthodoxen Kirche am 7. Januar den Kindern von Sumy Ihre Spenden überbracht. Die Reise war abenteuerlich, doch die Sachen sind schließlich den Eltern direkt von uns in die Hand gegeben worden.

Bei den »Kindern von Sumy« handelt es sich um eine Elternvereinigung, die auf Initiative einer Kinderäztin entstand. Sie, selbst Mutter eines Behinderten, hat die Lethargie der vom Schicksal Geschlagenen überwunden. Seit zwei Jahren kämpft das Komitee gegen die Bürokratie, die Gleichgültigkeit, den Unmut der Behörden. 60 000 Rubel gibt der Staat jährlich für die 550 Schwerbehinderten, pro Kind mithin ganze 109 Rubel. Davon sind die Miete für das selbstgeschaffene Behandlungszentrum, die Heizung, das Gehalt für die Pädagogen zu bezahlen, sind die Kosten für das erst spärlich vorhandene Übungsgerät zu tragen. Mütter, die ihre seit Geburt bettlägerigen Kinder rund um die Uhr betreuen müssen (oft sind gerade sie von den Männern verlassen), erhalten pro Monat 140 Rubel Rente. Ein Kilo minderwertiges Fleisch kostet 120 Rubel. Sicher könnte sich manche Frau durch Heimarbeit etwas dazuverdienen. Doch es gibt weder Nähmaschinen noch Garn noch Nadeln noch Stoff – nur Mut und Ideen.

Eine Gruppe Kinder hat uns unter dem Weihnachtsbaum gezeigt, was sie kann. Weihnachten wurde jetzt das zweite Mal wieder gefeiert; in den 70 Jahren zuvor gab es nur das staatliche Jolkafest am Neujahrstag. Die Kinder malen, 25 Kinder in einem 15-Quadratmeter-Raum, aber mit Hingebung. Nun sind Papier und Farben alle. Sie tanzen. Zwar können sie nicht ohne Hilfe stehen, aber Krücken und Stuhllehnen geben die nötige Stütze. Die Bewegungen sind mitunter auch nur angedeutet, doch der Rhythmus von Bandoneon und Tamburin erfreut, animiert sie, und der Zuschauer hofft, daß eines Tages die Bewegungsfähigkeit um einige Zentimeter zugenommen hat. Ich bin in der Vergangenheit einige Male kreuz und quer durch das Riesenreich gefahren. Ich weiß um die lähmende Mentalität der sowjetischen Bürokratie und habe sie auch bei dieser Reise wieder erfahren. »Die wesentlichste Änderung, die mit der Perestroika eingetreten ist«, bestätigt mir eine Mutter, »ist die, daß sich alle Funktionäre, die sich bis vor drei Jahren Kommunisten nannten, heute Demokraten nennen.«

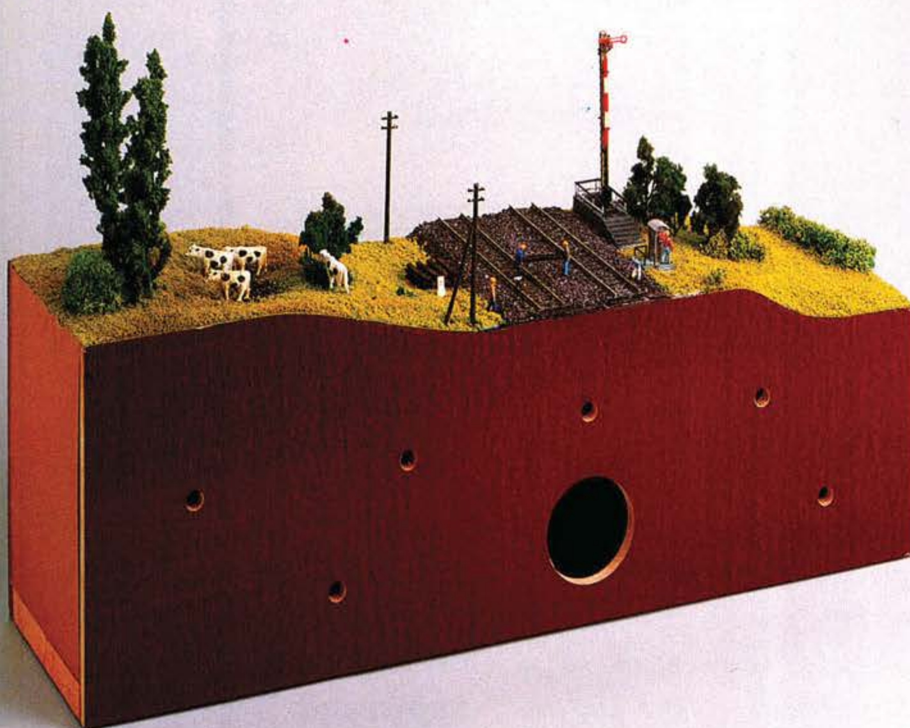
Umsomehr hat mich die völlig untypische Verhaltensweise berührt, mit der die Mütter von Sumy den Aufstand organisieren, um sich die Menschenwürde, die ihnen der Staat genommen hat, zurückzuerobern.

Sie werden verstehen, verehrte Leser, wenn ich mich entschlossen habe, angesichts des in Sumy vorgefundenen sozialen, medizinischen Elends und der unendlichen menschlichen Wärme es nicht bei der einmaligen Aktion bewenden zu lassen, sondern auch weiterhin und nunmehr gezielt zu helfen. Falls Sie sich auch dafür entscheiden könnten, bitte ich Sie , die Redaktion zu benachrichtigen. Wir schicken Ihnen dann sofort eine Liste der Dinge zu, die am dringlichsten benötigt werden.

Ihnen allen, die durch Spenden und Briefe an unserer Aktion Anteil genommen haben, soll ich den herzlichsten Dank der Kinder und Mütter von Sumy übermitteln, besonders von Jelena Nikolajevna, der Kinderärztin und Initiatorin der Selbsthilfe, der Frau mit der schier unerschöpflichen Energie. Viele der von Ihnen beschenkten Kinder hatten zum ersten Mal im Leben ein technisches Spielzeug in der Hand. Für sie ist ein Hoffnungsschimmer am Horizont erschienen.

Ihr

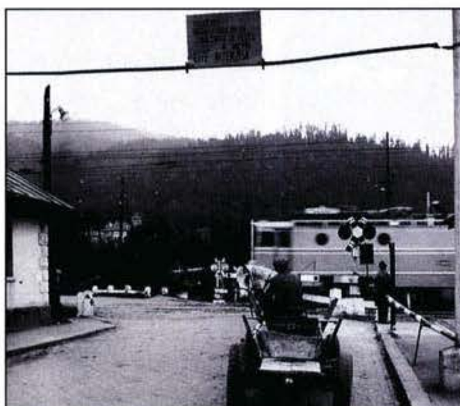
F. Bauer



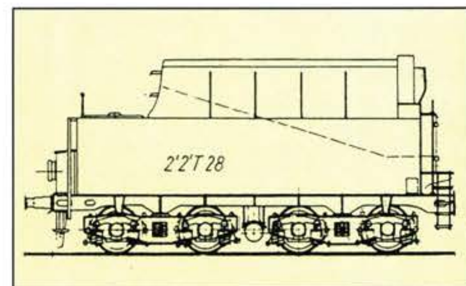
Modellbahnanlagen in Modulbauweise sind kein Modetrend, wie viele behaupten. Sie enthalten vielmehr eine komplette Modellbahn-Philosophie: Es wächst, und wächst, und wächst...

Titelfoto: KLAWIAN

Verehrte Leser,
die Redaktion **MODELL EISENBAHNER** begrüßt mit dieser Ausgabe die neu zu unserer seit fast 40 Jahren bestehenden Lesergemeinde gekommenen Mitglieder von der **BahnWelt**. Die Zeitschrift **BahnWelt** ist mit Heft 1/2 im Dezember 1991 das letzte Mal ausgeliefert worden. Sie hat ihr Erscheinen eingestellt.
Alle bisherigen **BahnWelt** Abonnenten erhalten im Februar und März 1992 den **MODELL EISENBAHNER** kostenlos. Sind sie zufrieden und bestellen den Modelleisenbahner nicht bis zum 15.2.1992 ab, wandelt sich das bisherige **BahnWelt**-Abo in ein **MODELL EISENBAHNER**-Abo.
Allen, die bislang die **BahnWelt** am Kiosk oder beim Fachhändler bezogen haben, empfehlen wir, künftig zum **MODELL EISENBAHNER** zu greifen.







Berichtigung

Infolge einer technischen Panne sind im Heft 1/92 Bildunterschriften durcheinandergeraten: Auf Seite 7 oben rechts ist der Bahnhof Chemnitz im Jahre 1860 dargestellt. Auf Seite 9 sind die Farbbilder Limmritz und Heiligenborn vertauscht; der Kummersmühlviadukt ist der Diedenmühlviadukt. Schlimmer ging's nicht. Wir bitten um Entschuldigung.

44 Berlins bunte Busse

Berlin und Bus gehören zusammen wie das Weiße und das Gelbe vom Ei. Eine Flut von Buch- und Zeitschriftenveröffentlichungen zum Thema belegen diese Behauptung. Ein junger Modellbauer, der bislang noch nicht an die Öffentlichkeit getreten war, zeigt sein erstaunliches Talent.



46 Noch einmal: Skl-Motorisierung

Es war zur Modellbahnausstellung am Berliner Funkturm. Unser Autor hatte sein Skl-Modell mitgebracht und ließ es auf dem Vorführgleis mit einem neuen Faulhaber-Regler fahren. Sofort bildete sich eine Zuschauertraube, die Faszination des im Kriechgang die Rampe hinaufschleichenden Kleinfahrzeugs zog viele in seinen Bann.

49 Eisenbahnmuseum Bratislava

In Bratislava, manchem besser unter dem Namen Preßburg bekannt, entsteht ein Eisenbahnmuseum. Historische Fahrzeuge, betriebstüchtig oder als Standobjekte, Dampflokomotivfahrten und ein umfangreiches Archiv gibt es bereits. Weitere Vorhaben sind geplant.



Modell Eisen Bahner FAHRPLAN

Ausstellungen, Termine, Markt

DGEG-Studienfahrplan 1992

15. 02. 92 Abschied von der E 91

Abschiedsfahrt für die letzte betriebsfähige E 91 ab Stuttgart. Rundfahrt über Güterstrecken und Verbindungskurven im Umkreis der Landeshauptstadt.

16. 02. 92 Güterbahnen um Stuttgart

Bereisung von Industrieanschlußbahnen um Stuttgart und der Güterstrecke Ludwigsburg–Markgröningen mit MAN-Triebwagen der WEG.

20.–22. 03. 92 Bahnen im Saarland und Lothringen

Sonderfahrten mit Dampf und Diesel auf Güter-, Zechen-, Industrie- und Museumsbahnen im Saarland und in Lothringen.

04. 04. 92 Nebenbahnen im Eichsfeld und Südharz

Fahrt mit historischer Zuggarnitur ab Kassel zu Nebenbahnen im Eichsfeld und im Südharz.

11. 04. 92 Saisoneröffnung bei der BD Köln

Gemeinsame Dampfsonderfahrt BD Köln/DGEG ab Düsseldorf zu einem interessanten Ziel.

21.–26. 04. 92 25. Jahrestag der DGEG

Jubiläumstagung der DGEG in Karlsruhe. Besichtigungen und Sonderfahrten mit Eisenbahn- und Nahverkehrsfahrzeugen.

08.–17. 05. 92 Privatbahnen in Oberitalien

Exkursion zu den Privatbahnen im Dreieck Bozen – Bologna –Turin. Zahlreiche Sonderfahrten mit älteren Triebfahrzeugen.

21.–24. 05. 92 Bahnland Sachsen

Mehrtagesfahrt mit dem Gläsernen Zug von München nach Dresden und Leipzig. Rahmenprogramm mit Dampf- und Straßenbahnsonderfahrten.

24. 05. 92 Dordt in Stoom

Sonderwagenfahrt ab Köln zur traditionellen großen Dampf-Veranstaltung in Dordrecht.

29. 05. 92 Bergbau im Würmrevier

Fahrt mit den MAN-Triebwagen der NIAG ab Duisburg nach Weisweiler, Zeche Emil-Mayrisch, Zeche Anna und Zeche Sophia-Jacoba im Würm-Revier.

30. 05. 92 Abschied vom Kartoffelkäfer

Sonderfahrt aus dem Raum Köln nach Luxemburg und Belgien. Fahrten mit den zur Ausmusterung anstehenden Lokbaureihen CFL 1600 und SNCB 5400 über Nebenbahnen und Güterstrecken.

31. 05. 92 Abschied vom Achtachser in Bonn

Abschiedsfahrt für die achtachsigen DUEWAG-Gelenktriebwagen des Bonner Netzes.

26. 06. 92 TEE Rhein – Ruhr

Fahrt mit VT 601 über Güter-, Zechen- und Industriebahnen im Ruhrgebiet.

27. 06. 92 Photodampfzug ins Blaue

Dampfsonderfahrt ab Köln/Düsseldorf. Photogüterzug, Streckenaufnahmen usw.

28. 06. 92 Abschied von der Duisburger Straßenbahn

Fahrt mit verschiedenen Duisburger Straßenbahnwagen anläßlich der Umstellung auf Stadtbahnbetrieb.

11.–12. 07. 92 Hafenbahnen Gent und Antwerpen

Fahrt mit VT 4901 der SNCB über die Antwerpener und Genter Hafenbahn. Fahrt nach Eeklo und mit Dampf weiter nach Maldegem.

17. 07.– 02. 08. 92 Mit TEE zu den Lofoten

Rundreise mit VT 601 ab Köln durch Dänemark nach Nordnorwegen. Fahrten mit Museumszügen und touristisches Rahmenprogramm.

21.–23. 08. 92 Auf der Schwäbischen Eisenbahn

Dreitagefahrt mit VT 795 240 der DB über zahlreiche Nebenbahnen in Oberschwaben und im Bodenseeraum. Beginn und Ende der Fahrt in Ulm.

19. 09. 92 Schienenbus durch Oberhessen

Fahrt mit VT 795 240 ab Frankfurt/Main über verschiedene Güterstrecken.

25. 09. 92 Duisburg per Schiene

Fahrt mit MAN-Triebwagen der NIAG zu verschiedenen Anschlußbahnen in und um Duisburg.

26. 09.–04. 10. 92 Schweizerische Eisenbahn-Spezialitäten

Studienfahrt kreuz und quer durch die Schweiz zu den interessantesten Triebfahrzeugen der SBB und ausgesuchter Privatbahnen. Bereisung von Güterzugstrecken.

09.–11.10.92 Herbstfahrt ins Montafoner Tal

Fahrt mit dem Gläsernen Zug ab München durch Tirol ins Montafon.

15.–18.10.92 Herbst im Erzgebirge

Triebwagenfahrten ab/bis Leipzig über landschaftlich reizvolle Strecken im Erzgebirge, Schmalspurstrecken inbegriffen.

18.–22.11.92 Triebwagenfahrten im Rheinland

Fahrten mit Schienenbussen im Raum Köln/Hamm über Güterstrecken, Museumsbahnen, Stadtbahn- und S-Bahn-Strecken.

27. 12. 92–03. 01. 93 Fahrt zur Jahreswende

Fahrt per Bahn von Berlin und Westdeutschland nach Paris und mit Schlafwagen-Talgo nach Madrid und weiter nach Lissabon. Silvester in Lissabon, Jahresanfang in Madrid. Gemeinsame Veranstaltung mit den Berliner Eisenbahnfreunden eV.
DGEG-Studienfahrten, Postfach 2045, D-4130 Moers 1. Bei Anfragen legen Sie bitte Rückporto bei.

15. 2.–23. 2. Modellbahn-Ausstellung

im Halloren- und Salinemuseum, Mansfelder Str. 52, O-4020 Halle(S.) von 10 bis 18 Uhr. Gezeigt werden verschiedene Anlagen, Verkauf von Souvenir- und Modellbahnartikel. Info: Gerd Otto, Block 620/Haus 4, O-4090 Halle-Neustadt, Tel.: 64 99 46.

Fremo-Regionaltreffen Franken

vom 6.–8. März 1992 im Haus der Studentenverbindung Erlanger Wingolf, Friedrichstr. 26, W- 8520 Erlangen, Tel.: 0 91 31 / 2 13 14.
Für Modularrangements und Praxisseminare Raum vorhanden. Angeboten wird ein Seminar über Fachwerkbau in H0 sowie über Autoumbauten. Übernachtungsmöglichkeiten in der 400 m entfernten Jugendherberge im Frankenzentrum, Tel.: 0 91 31 / 86 25 55 oder 86 22 74, oder Zimmervermittlung der Stadtverwaltung, Tel.: 0 91 31 / 86 23 34. Für N-Module ist Herr Udo Böhnlein, Albr.-Dürer-Str. 9, W-8726 Gochsheim, Tel.: 0 97 21 / 6 39 73, für H0-Module, Herr Andreas S. Lüneburg, Strümpellstr. 20, W-8520 Erlangen, Tel.: 0 91 31 / 30 31 58 zuständig.

15. 3. Börse

angeboten werden Modellautos und Modellbahnartikel im Freizeithaus Gysenbergpark, W-4690 Herne. Öffnungszeit: 11 bis 16 Uhr, Eintritt: 2,– DM, Kinder frei. Info: PC Modellauto IG Bochum, Tel.: 02 34 / 86 33 80.



Die unendliche Geschichte

Über Module wird viel geschrieben, sie sind in aller Modellbahner-Munde. Für den einen sind sie die Generallösung seiner Platzprobleme für den anderen »Stückwerk« im wahrsten Sinne des Wortes. Unsere Titelgeschichte will einige Aspekte dieser Modellbahnphilosophie näher betrachten und gleichzeitig Auftakt sein für eine Folge von Fachbeiträgen zu speziellen Themengebieten dieser Anlagen-Genres.

Das Domino-Prinzip

Das ist das Besondere an einer Modulanlage, sie hat zwar einen Anfang aber kein Ende. Eine »open-end-story« also? Natürlich ist sie endlich. Sei es daß die Räumlichkeit Grenzen setzt, sei es daß die Zahl der Module begrenzt ist. Dennoch bewirkt dieses Prinzip des offenen Endes eine Faszination. der man sich nur schwer entziehen kann. Und auch der Anfang ist nicht feststehend; Endbahnhof, Kehrschleife, Drehscheibe, Wechselkassette oder Schiebebühne - alles ist möglich. Danach können, wie bei einem Domino-Spiel, die Anlagen-Bausteine beliebig aneinander gesetzt werden, vorausgesetzt, die Punkte -Pardon!- die Schnittstellen stimmen. Und genau darin liegen die Grenzen. Grenzen, die sich die Modelleisenbahner selber ziehen, nicht um zu kosmopolitisieren, sondern um sich gegen die anderen abzugrenzen. Damit wird der Grundgedanke der Modulbauweise, jeder Baustein ist mit jedem anderen kompatibel, leider immer mehr ad absurdum geführt. Inzwischen existieren in Deutschland mehr als 50 Klubs und Interessengemeinschaften, die sich mit dem Bau von Modellbahn-Modulen befassen. Dem stehen etwa 16 unterschiedlich gestaltete Modulschnittstellen gegenüber. In der Nenngröße H0 sind es allein fünf Varianten, die einem feizügigen Zusammenfügen entgegenstehen und deren Gegensätzlichkeit nur mit Hilfe von Übergangsmodulen (Adaptern) zu überwinden sind.

Das Normenkorsett

Bei so viel Gegensätzlichkeit ist Normung ein heilsames Mittel, um Gemeinsamkeiten zu fördern und dem Auseinanderdriften der Interessen entgegenzuwirken. Das verbietet in keiner Weise die individuelle Schnittstellengestaltung von in sich abgeschlossenen Modulanlagen oder die Zerlegung großflächiger Anlagenteile (Bahnhöfe, Industrieanschlüsse u.s.w.) in transportfähige Segmente. Wer jedoch mit anderen Klubs oder Modulgemeinschaften kooperieren will, sollte am Ende seiner Modulreihe zur Normschnittstelle zurückkehren oder diese mit Hilfe von Übergangsmodulen zu erreichen suchen.

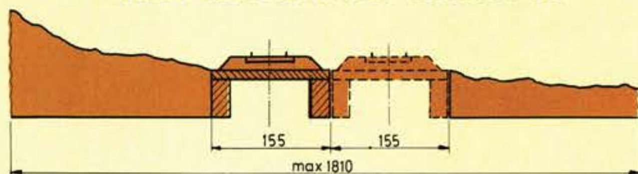
Die Normen Europäischer Modelleisenbahnen (NEM) geben dazu Empfehlungen (NEM 900 ff.), die neben der Festlegung unbedingt erforderlicher Kenngrößen (Schienenhöhen, Gleisabstände, elektrische Betriebsführung und Lochraster der Stirnplatten) genügend Freiräume für individuelle und kreative Gestaltung gewähren. Außerhalb dieser MOROP-Normen stehen u.A. die Schnittstellengestaltungen der Freunde Europäischer Modelleisenbahner(FREMO), der »Mutter« des Modulgedankens in Europa. Hier ist die Philosophie zum Bau und Betrieb einer Modulanlage eine völlig andere als diejenige, die den übrigen Modulanlagen zugrunde liegt. Dominiert bei den meisten Modulanlagen der Zugbetrieb mit langen Zügen, die auch weite Strecken brauchen, steht der Betrieb auf einer FREMO-Anlage auf völlig anderen Füßen. Hier herscht der Rangierbetrieb vor. Fahrplan, Wagenumlaufplan und Frachtzettel sind dabei unverzichtbare Attribute.

Die Bauweise

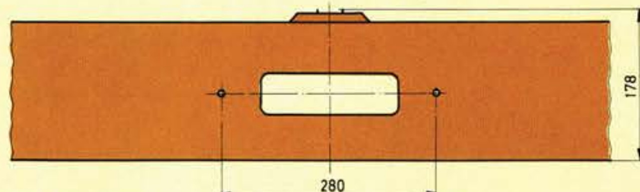
So vielfältig wie die inhaltliche Gestaltung der Module sein kann, so vielfältig sind auch die Möglichkeiten ihres Aufbaus. Das reicht von offener über die geschlossene Rahmenbauweise bis zur Verwendung von Leichtmetall-Profilen und Hart-Styropor - Letzteres nicht nur für die Geländegestaltung.

Maßstab aller Bauweisen ist die Minimierung der Masse und die Optimierung der Stabilität. Darin liegt die Kunst des Modellbaus, den Baustein so leicht wie möglich, jedoch auch so stabil wie nötig zu bauen. Knackpunkte sind dabei die Kopfstücke der Schnittstellen. Wegen der hohen Anforderungen an Passgenauigkeit und Festigkeit eignen sich hierfür mit Pertinax beschichtete Sperrholzplatten besonders gut. Die Verbindung geschieht mit Schrauben, Unterlegscheiben und Flügelmuttern.

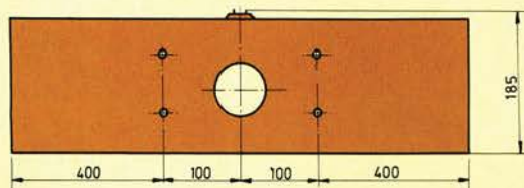
Modul-Querschnitte nach NEM



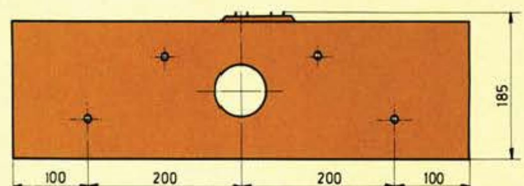
Spur I NEM 974 D, Anlagenmodul Nenngröße I



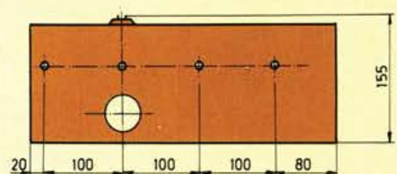
Spur 0 NEM 961 D, Anlagenmodul Nenngröße 0



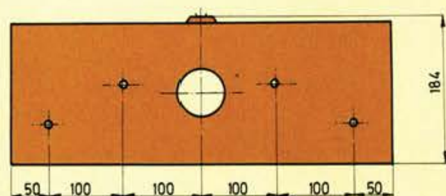
Spur H0, NEM 941 D, Anlagenmodul Nenngröße H0 **eingleisig**



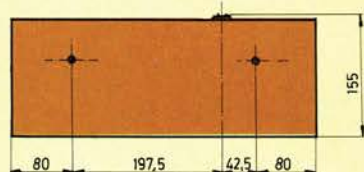
Spur H0, NEM 942 D, Anlagenmodul Nenngröße H0 **zweigleisig**



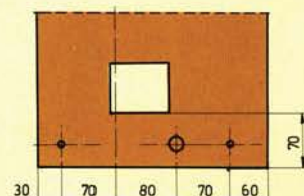
Spur H0e NEM 946 D, Anlagenmodul Nenngröße H0



Spur TT NEM 932 D, Anlagenmodul Nenngröße TT

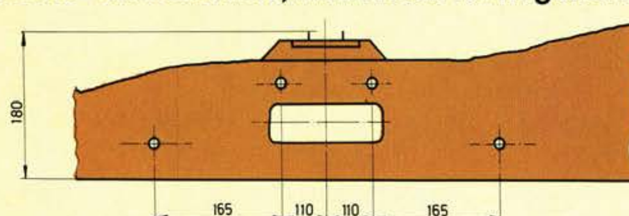


Spur N NEM 921 D, Anlagenmodul Nenngröße N

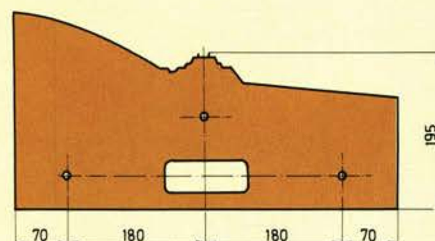


Spur Z NEM 912 D, Anlagenmodul Nenngröße Z

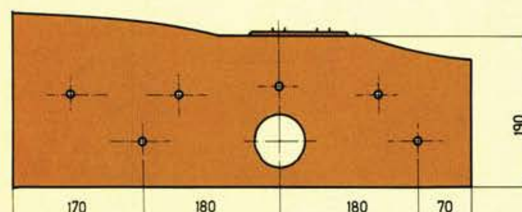
Modul-Querschnitte, nicht nach NEM genormt



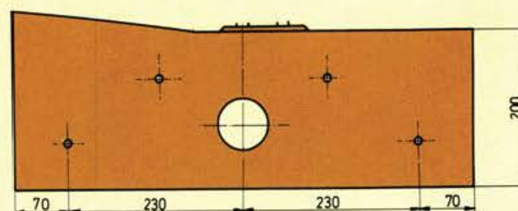
Spur II LGB-Modul für die Nenngröße II



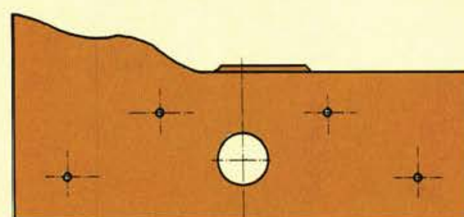
Spur H0 Anlagenmodul des Freundeskreises Europäischer Modelleisenbahner (Fremo)



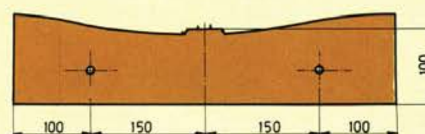
Spur H0 Nordmodul, MEC Barsinghausen



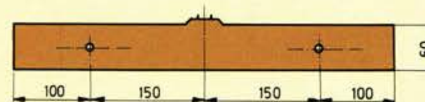
Spur H0 Westmodul A , IGM-Kaarst



Spur H0, Westmodul C, IGM-Kaarst



Spur H0 USA-Modul, eingleisig, im FREMO



Spur H0 DMV-Modul, eingleisig, MEC Berlin

Alle Querschnitte wurden im Maßstab 1:10 dargestellt.

Verein	System	Nenngr. Spur [mm]	Strom-system	Gleis material	Gleis -anzahl -abstand	Radius [mm]	Fahr-leitung	SO über Fußboden [mm]	Landschaft
IGM Kaarst	West- modul	H0 16,5	Zweileiter Gleichstrom	Roco	2 46 (NEM)	verd. 1000 offen 2000	nein	1050	Spätsommer Bergland
BSW Modell- bahnclub	k.A.	H0 16,5	Zweileiter Gleichstrom	Roco und RocoLine	2 57	> 1000	Sommer- feld	1050	Nord- deutsch
Modulbau Eisenbahn	k.A.	H0 16,5	Zweileiter Gleichstrom	Roco	2 57	480 1900	Sommer feld	1070	Frühling, Sommer
BSW Eisen- bahnfreunde	k.A.	H0 16,0	Zweileiter Gleichstrom	Roco	2 57	Ende 500 90o-Ecke 1000	nein	k.A.	k.A.
MBF Willrich 430	k.A.	H0 16,5	k.A.	RocoLine	2 46 (NEM)	3000	nein	k.A.	k.A.
MEC Freibg. Neckar e.V.	k.A.	$H0/H0_m$ 16,5 / 12	Zweileiter Gleichstrom	Roco	2 57	600	künftig Sommerfeld	780	Frühsommer bis Herbst
EC Rosen- heim	k.A.	H0 16,5	Zweileiter Gleichstrom	Roco	2 50	> 2000	Sommer- feld	1150	k.A.
CDMEF Erkrath	k.A. 16,5	H0 Wechselstr.	Gleich- o.	Märklin K	2 60	424,6 902,4	nein	930 - 940	k.A.
EAC Hagen	k.A.	H0 16,5	Zweileiter Gleichstrom	Peco Roco	2 50	500 700	nein	1050	
MEC Bay- reuth e.V.	k.A.	H0 16,5	Zweileiter Gleichstrom	Fleischmann Roco	2 45	k.A.	nein	740	k.A.
MEF-Gelsen- kirchen	k.A.	H0 16,5	Zweileiter Gleichstrom	Roco	2 46	500	nein	ohne Gestell	ebenes Land
MEC Bayer- wald	k.A.	H0 16,5	Zweileiter Gleichstrom	Roco, Peco Märklin K	2 55	600 700	künftig Sommerfeld	930	Sommer
Berg-EF e.V.	k.A.	H0 16,5	Gleich- o. Wechselstr.	Märklin K	2 57	600	keine	k.A.	Frühling Sommer
MEC Kempten Allgäu e.V.	k.A.	H0 16,5	Gleich- o. Wechselstr.	Märklin K Flexgleis	2 57	500 1000	keine	1000- 1040	k.A.
MEC Marburg	k.A.	H0 16,5	Gleich- o. Wechselstr.	Märklin K	2 57	500 700	keine	1040	Mittel- gebirge
FdE Esch- wege e.V.	k.A.	H0 16,5	Gleich- o. Wechselstr.	Märklin K	2 k.A.	700	keine	1300	k.A.
MIG 88 Hemmingen	Nord- modul	H0 16,5	Wechsel- o. Gleichstrom	Märklin K	2 57	2000	Sommer- feld	1000	Ebene Mittelgeb.
MEK Berlin e.V. 1932	Nord- modul	H0 16,5	2/3-Leiter Gleichstrom	Märklin K Roco	2 57	1400 2000	Sommer- feld	925	Sommer
MBC Holz- minden	Nord- modul	H0 16,5	Gleich- o. Wechselstr.	Märklin K	2 57	k.A.	Sommer- feld	1045	Frühling Sommer
MEC Bar- singhausen	Nord- modul	H0 16,0	Gleich- o. Wechselstr.	Märklin K	2 57	2000	Sommer- feld	1050	Sommer
EMS e.V.	Nord- modul	H0 16,5	Wechsel- o. Gleichstrom	Märklin K	2 57	2000	Sommer- feld	k.A.	Frühling Sommer
EMF Flü- gelrad 79.	k.A.	H0 16,5	Dreileiter. Wechselstr.	Märklin K	2	> 618,5 55	Märklin.	875.	k.A.
AG VF Lüne- burg e.V.	Fremo	H0 16,5	Zweileiter Gleichstrom	RocoLine	1	900	nein	810	k.A.
Seelzer VF e.V.	Fremo	H0 16,5	Zweileiter Gleichstrom	Code 100	1	> 420	nein	ohne Gestell	k.A.
MEC 1918 e.V.	Fremo	H0 16,5	Zweileiter Gleichstrom	Roco	1	600 1000	nein	1100	Hügelland
MEC Wolfs- burg	Fremo	H0 16,5	Zweileiter Gleichstrom	Roco Schuhmacher	1	> 1000	nein	1300	Mittel- gebirge
MEF Kress- born e.V.	Fremo	H0 16,5	Zweileiter Gleichstrom	Roco	1	1000 1250	nein	960	Profil B Fremo
MEF Hambg.- Walddörfer	Fremo	H0 16,5	Zweileiter Gleichstrom	Code 100	1	> 1000	nein	1300	Profil B Fremo
Fremo e.V.	Fremo	H0 16,5	Zweileiter Gleichstrom	Code 100	1	750 1000	nein	1300	
EF Kahl- grunde e.V.	ähnlich Fremo	H0 16,5	Zweileiter Gleichstrom	Roco Peco	1	> 700	nein	1000	Spessard
EAC Bülich	k.A.	H0 16,5	Zweileiter Gleichstrom	Roco	1	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
EF Höhne- tal e.V.	k.A.	H0 16,5	Zweileiter Gleichstrom	RocoLine	1	1000 1500	nein	1000	Sommer

Kontaktadressen von Klubs und Vereinen, die sich mit dem Modulbau beschäftigen

IGM-Kaarst
c/o Ernst Schneidewin
Azaleenweg 5, **W-4044 Kaarst 1**
Tel. 02101/64602

BWS Modellbahn Lübeck
c/o Horst Herring
Oldenburger Straße 8, **W-2400 Lübeck**

Modulbau Eisenbahnfreunde
Harz und Heide
Zur Gowiese 13, **W-3320 Salzgitter 1**

BWS Eisenbahnfreunde Lahnstein
c/o R. Bornschier, **W-5420 Lahnstein**

MBF Willich 430
c/o Oliver Schüngel
Burgstraße 1, **W-4156 Willich 1**

Modelleisenbahnclub Freiberg/Neckar e. V.
Obere Dorfstraße 40, **W-7141 Freiberg**

CDMEF Erkrath
Sperberweg 6, **W-4006 Erkrath**

EAC Hagen, c/o Klaus Orth
Bachstraße 39, **W-5802 Wetter 2**

Modelleisenbahnclub Bayreuth e. V.
Postfach 160120, **W-8580 Bayreuth**

Modell-Eisenbahn-Freunde Gelsenkirchen
c/o Oliver Roßlau, In der Luchte 9,
W-4650 Gelsenkirchen

MEC-Bayerwald
Frauenauerstraße 46, **W-8372 Zwiesel**

Berg-Eisenbahn-Freunde e. V.
Eschenweg 150, **W-5272 Wipperfürth**
Modelleisenbahn-Club

MEC Kempten/Allgäu e. V.
Postfach 2010, **W-8960 Kempten**

MEC Marburg
Frankfurter Straße 3, **W-3550 Marburg**

Freunde der Eisenbahn Eschwege e.V
Schützenweg 2, **W-3440 Eschwege**

MIG 88 Modulbau-Interessen-Gemeinschaft
Gartenweg 3, **W-3005 Hemmingen**

Modell-Eisenbahn-Klub Berlin e. V. 1932
Wielandstraße 3, **W-1000 Berlin 12**

Modellbahn-Club Holzminden
Deenser Straße 21,
W-3457 Stadtoldendorf

MEC Barsinghausen
Postfach 1107, **W-3013 Barsinghausen**

EMS Eisenbahnfreunde München Südost e.V.
Leharweg 5, **W-8012 Ottobrunn**

Eisenbahn-Modellbahnfreunde Flügelrad 79
Hermann-Kirchhoff-Str. 4
W-4790 Paderborn

Eisenbahnfreunde Emden e. V.
Postfach 1913, **W-2970 Emden**

Verein Seelzer Verkehrsfreunde
c/o Stephan Rieche, W aldstraße 33,
W-3008 Garbsen 1

Modell-Eisenbahn-Club 1918 e. V.
Liebigstraße 2, **W-7520 Bruchsal**

MEC Wolfsburg
Im Bahnhof, **W-3180 Wolfsburg 1**

Modelleisenbahn-Freunde Kressborn e. V.
Kalkwiesenstraße 5, **W-7992 Tettnang 1**

FREMO e. V.
Postfach1467, **W-4700 Hamm 1**

Eisenbahn-Freunde Kahlgrunde e. V.
Seitzenbergstraße 2
W-8752 Schöllkrippen

Anmerkungen:
Das Adressenverzeichnis stammt aus einer Veröffentlichung des BDEF, Arbeitskreis Modellbahn und ist nicht vollständig. Zu Informations- und Dokumentationszwecken ist die Redaktion an der Übermittlung weiterer Kontaktadressen interessiert.

Die Stromversorgung

Voraussetzung für einen reibungslosen Fahrbetrieb ist eine übersichtlich und einfach nachzubauende Stromversorgung. Sie muß auch dem mit der Elektrotechnik nicht vertrauten Modelleisenbahner verständlich sein. Dabei bleibt die Schaltung der Weichen, Signale, Entkuppler, Schranken usw. weitgehend jedem Modellbauer selbst überlassen. Verbindlich festgelegt werden muß jedoch die Fahrstromeinspeisung. Sie erfolgt meistens mit einer mehradrigen Leitung (z. B. 12-adrig) die als Modul-RIngleitung durchgeschleift wird, und mindestens einen Querschnitt von 0,5 mm^2 haben sollte. Als Speisespannung für die Handfahrregler (oder bei größeren Anlagen die Stellpulte) sind sowohl Wechselspannungen (14 - 16 Volt, das entspricht dem FREMO-System) als auch GLeichspannungen (12 Volt) üblich. Die Durchschaltung der elektrischen Schienenleitung zwischen den Modulen erfolgt meistens mittels Telefonbuchsen und Bananensteckern.Über die detaillierten Anforderungen der jeweiligen Modul-Systeme geben die Klubs und Vereine, deren Adressen wir auf Seite 8 veröffentlichen sicher gern Auskunft. *Georg Kerber*



Der Anfang: Die Module (hier ein Geländemodul und vier Schattenbahnhofs-Module) werden in einem Holzgestell handlich und geschützt transportiert.



Die Fortsetzung: Ein Streckenmodul mit einer Aufstellfläche für eine Industrieanlage. Diese Anlage wird transportsicher in einer separaten Kiste befördert.



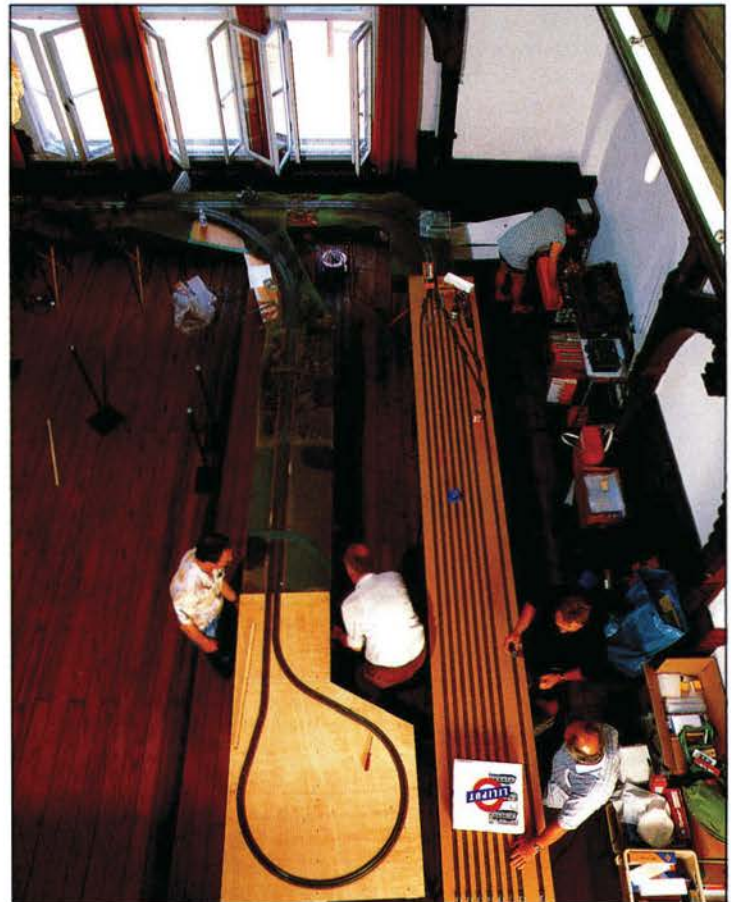
Wenn nichts paßt: Übergangs-, Wende-oder Anschluß-Module (sog. Joker) erleichtern die Kompatibilität aller Module untereinander.



Das Chaos: Noch läßt nichts den Sinn und Inhalt der künftigen Modulanlage ahnen. Jeder ist noch mit dem Auspacken seiner eigenen Module beschäftigt.



Die Abstellanlage: Wendeschleifen oder Abstellanlagen bilden das vorläufige Ende der Modulanlage. Rechts der 8-gleisige Abstellbahnhof. *Fotos: KLAWIAN*



Fertig: Während an der linken Wendeschleife die letzten Handgriffe getan werden, beginnt auf dem Abstellbahnhof bereits die Aufstellung der Züge.

Wie nach dem zweiten Weltkrieg die Rbd-Bezirke entstanden

Grenzen der Eisenbahn

Durch eine wechselvolle Geschichte gekennzeichnet waren nach dem zweiten Weltkrieg die Verwaltungsstrukturen der Eisenbahnen in der sowjetischen Besatzungszone. Bestimmte Direktionen, Ämter und Betriebsgesellschaften, ja sogar eine eigenständige Staatseisenbahn verschwanden wieder, bevor sie überhaupt aufgebaut waren. Erst im Verlaufe des Jahres 1949 begannen sich die Strukturen zu formieren.

Zwischen Kriegsende und Besatzungszonen

Über das Kriegsende hinaus bestanden viele Reichsbahndirektionsbezirke nur noch formal. Nahezu ununterbrochen arbeitete die Rbd Erfurt, obwohl das Gebiet von US-amerikanischen Truppen besetzt wurde. Am 18. April 1945 erreichten sie auch Halle und Leipzig. Die Reichsbahndirektion (Rbd) Halle nahm bereits am 3. Mai 1945 ihre Arbeit unter der amerikanischen Militärregierung wieder auf und erhielt am 14. Mai 1945 vom Wirtschaftsoffizier den Auftrag, »... den Güter- und Personenzugverkehr schnellstens wieder in Gang zu bringen ...« /1, S. 13/. Dagegen wurde der Betrieb auf der Strecke Leipzig – Zeitz (lt. Original) – Erfurt – Bebra [– Frankfurt (Main)] erst am 11. Juni 1945 von der amerikanischen Militärbehörde an die Deutsche Reichsbahn übergeben /1, S. 14/. In Mecklenburg wechselten sich die amerikanischen Besatzungstruppen mit den britischen ab. Die amerikanische Militärbehörde untersagte der Rbd Schwerin am 2. Mai 1945 jede Tätigkeit, mußte aber ab 5. Mai 1945 die Besetzung der Oberzugleitung und anderer wichtiger Betriebsposten wieder zulassen /1, S.15/.

Der Kreis Schwarzenberg im Erzgebirge blieb zunächst von alliierten Truppen unbesetzt. Der sich unmittelbar nach Kriegsende konstituierende Aktionsausschuß setzte für Post und Verkehr den Sozialdemokraten Bernhard Viebig ein. Unter seiner Leitung wurde zwischen Aue (Sachs), Schwarzenberg (Erzgeb) und Johanngeorgenstadt ein – wenn auch unregelmäßiger – Zugverkehr der sogenannten »Staatlich Schwarzenbergischen Eisenbahn« aufgenommen. Nachdem ein Zug mit ehemals zur Arbeit in Deutschland verschleppten Sowjetbürgern nach Annaberg-Buchholz, dem Sitz der nächsten Kommandantur der Sowjetarmee, gefahren worden war, wurde nicht nur Zugverkehr nach Annaberg-Buchholz, sondern ebenso in das von US-amerikanischen Truppen besetzte Auerbach (Vogtl) beabsichtigt /2/. Vermutlich konnten diese Vorhaben aber nicht mehr verwirklicht werden.

Die Rbd Dresden erhob in ihrem Amtsblatt Nr. 1 vom 16. Juni 1945 Anspruch auf die Betriebsführung im Kreis Schwarzenberg: »Der sächsische Raum ist durch die russische und die amerikanische Besatzung in zwei Zonen geteilt, das Sudetenland dem tschechoslowakischen Staat wieder angegliedert worden. Der Bereich der RBD« (damalige Schreibweise; d. A.) »Dresden erstreckt sich infolge dessen zur Zeit auf Strecken, die sich

a) in der russischen Besatzungszone

b) in dem zwischen der russischen und amerikanischen Zone liegenden unbesetzten Gebiet befinden.« /3/

Eine weitere Episode dieser Zeit ist die Rbd Zwickau. Diese entstand auf Weisung der US-amerikanischen Militärregierung aus dem früheren Reichsbahnamt Zwickau. Als Präsidenten setzten die Amerikaner Herrn Oelsner ein, Sohn eines Großindustriellen /3/. Zur neuen Rbd Zwickau gehörten lt. Amtsblatt Nr. 2 vom 22. Mai 1945 die damaligen Betriebsämter Zwickau I und II, Greiz, Plauen (Vogtl) und Oelsnitz (Vogtl) sowie das neu geschaffene Betriebsamt Glauchau, das die Reststrecken der Rba Chemnitz I und II und Döbeln des zeitweilig von US-amerikanischen Truppen besetzten Gebietes umfaßte /3/. Kurioserweise wurden dieser Rbd Zwickau auch alle auf den von den US-Amerikanern besetzten Territorium befindlichen Reichsbahn-Ausbesserungswerke (Raw) unterstellt, also außer Zwickau auch Engelsdorf, Halle (Saale), Dessau, Delitzsch, Gotha, Jena und Meiningen.

Anfang Juli 1945 zogen sich die westlichen Alliierten in die von ihnen vereinbarten Besatzungszonen zurück, sowjetische Truppen besetzten ihre restlichen Gebiete. Die Rbd Zwickau wurde am 6. Juli 1945 aufgelöst /4/.

Zuerst Betriebsgesellschaften

Das war u. a. die »Betriebsgesellschaft Rügen« mit Sitz in Binz unter Aufsicht des Landratsamtes Bergen, die – auch wegen des gesprengten Rügendammes – bis 30. November 1945 amtierte, zuletzt jedoch als Reichsbahnamt (Rba) Binz. Nicht nur 72 km Reichsbahn-Strecke, sondern auch die 97 km Schmalspurstrecken der Pommerschen Landesbahnen unterstanden formal dieser Betriebsgesellschaft /5, 6/.

»Auf der Insel Usedom hat in ähnlicher Weise der Landrat von Swinemünde die Reichsbahnstrecke Wolgaster Fähre – Swinemünde – Karnin unter seine Verwaltung und Verfügung gezogen, wobei eine Betriebsleitung unter Führung des Reichsbahn-Leitungsaufsehers Reimer und ein Verkehrsamt unter dem Vorsitz des Oberlokführers Müller sich bildete, die in Strecke Wolgaster Fähre – Zinnowitz – Swinemünde – Karnin bisher gleichfalls ein Personenzugs-Paar planmäßig verkehren lassen. ... Ein Versuch des Reichsbahnamtes Swinemünde (Stettin 2), diese Reichsbahnstrecke in den Betrieb und in Verwaltung der Eisenbahndirektion Stettin wieder zurückzuführen, wurde bisher durch das Landratsamt zurückgewiesen. In gleicher Weise wurde durch die gleichen Stellen auf der Insel Wollin ein Personenzug-Verkehr zwischen den Bahnhöfen Ostswine und Liebesseele durch täglich 2 Zug-Paare aufgenommen und tarif-

Anlage
zu 2 Ogd v 1.8.45

Abschrift
UDSR
Transport-Abteilung
der Sowjetischen
Militär-Administration
in Deutschland
No To/215

Berlin, den 21. Juli 1945

An den
Direktor der Verwaltung der Direktionen
Deutscher Eisenbahnen
Doktor Apol

Auf Grund des Befehls des Hauptbefehlshabers der Sowjetischer Militärischen Administration in Deutschland, Marschall der Sowjet-Union g Shukow No 010 vom 18. Juli 1945, schlage ich Ihnen vor zusammenzusetzen:

1. Verwaltung der Direktionen der Deutschen Eisenbahnen mit dem Sitz in Berlin
2. folgende 8 Eisenbahndirektionen:
   Berliner Direktion in Berlin,
   Dresdner Direktion in Dresden,
   Wittenberger Direktion in Wittenberge,
   Stettiner Direktion in Pasewalk
   Erfurter Direktion in Erfurt
   Hallesche Direktion in Halle
   Schweriner Direktion in Schwerin
   Magdeburger Direktion in Magdeburg
3. 54 Exploitationsgebiete auf der Basis der bestehenden Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsämter, davon 12 innerhalb der Berliner Direktion und je 6 bei jeder der übrigen Direktionen.

Gleichzeitig schlage ich Ihnen vor, zum 1. August Ihre Vorschläge betr der Kandidaten auf die Posten der Direktions-Direktoren und der Ämter aufzustellen.

Befehlshaber der Transport-Abteilung
der Sowjetischen Militär-Administration in Deutschland
General-Major der technischen Truppen in Deutschland

gez Kwaschnyn

Schreiben an den Direktor der Verwaltung der Direktionen Deutscher Eisenbahnen, Dr. Apel /13/. Hier steht konkret „Stettiner Direktion in Pasewalk".

mäßig in gleicher Weise behandelt.« /6/.

Auf Betreiben des Magistrats der Stadt Torgau bildete sich eine Eisenbahngesellschaft Elbe/Mulde, die Teile des ehemaligen Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsamtes Torgau westlich der Elbe umfaßte. Diese Gesellschaft hatte sich am 7. Juni 1945 »Vorläufige Regeln für die Tätigkeit der Eisenbahndirektion Elbe/Mulde« gegeben. Darin heißt es im § 1: »Durch Zerstörung der Elbe- und Muldebrücken ist ein abgetrenntes Verkehrsgebiet entstanden. Die frühere Deutsche Reichsbahn besteht nicht mehr. Für die Regelung des Eisenbahnverkehrs in diesem Gebiet sind die Weisungen der russischen Kommandostellen maßgebend.« /1, S. 16/. Auf Befehl des russischen Stadtkommandanten mußte diese Gesellschaft den Namen «Betriebsdirektion Torgau« annehmen /1, S. 16/.

Diese Analogie, daß mit dem zerschlagenen Deutschen Reich auch die frühere Deutsche Reichsbahn mit ihrer zentralen Leitung nicht mehr bestehen würde, war nicht ganz von der Hand zu weisen. Schließlich wurden Landes- und Provinzialverwaltungen von der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) in der sowjetischen Besatzungszone (SBZ) früher gebildet, als die ab 27. Juli 1945 ins Leben gerufenen Deutschen Zentralverwaltungen. Erst mit dem Befehl Nr. 010 vom 18. Juli 1945 des Obersten Chefs der SMAD, Marschall G. Shukow, wurde eine Generaldirektion der Deutschen Reichsbahn gegründet /1, S. 19, 6/.

Die Landesregierung Sachsens verkündete mit ihrer Amtseinführung im Juli 1945 – nicht ganz zu unrecht –, sie wolle alle Tätigkeiten der früheren Reichsverwaltung für Bahn, Post, Finanzen usw. übernehmen /6/. Offenbar unterstützte der damalige Präsident der Rbd Dresden dieses Vorhaben, weshalb ihn Generalmajor Kwaschnin von der Transportabteilung der SMAD in seinem Anschreiben zum späteren Befehl Nr. 010 an Dr. Apel kritisierte: »In Zusammenhang damit erklären Sie dem Direktor der Eisenbahndirektion Dresden, daß er direkt der Verwaltung der Direktionen der Deutschen Eisenbahnen unterstellt ist und eine Gründung von Eisenbahnen anderer Struktur in Deutschland kategorisch verboten ist.«

Der Einfluß der neuen Verwaltungen auf die Eisenbahnen war in Mecklenburg besonders ausgeprägt. Durch die kurzzeitige Besetzung erst durch amerikanische, dann durch englische Truppen konnten die damaligen Direktionen erst recht spät ihre Arbeit aufnehmen (Rbd Schwerin ab 2. Juli 1945, Rbd Stettin etwa ab 1. Juni 1945). Am 12. Mai 1945 übernahm der »Oberbürgermeister von Neubrandenburg die Reichsbahn und Reichspost treuhänderisch und bestellte als dessen Beauftragten einen Herrn Weise mit der amtlichen Bezeichnung Beauftragter für Bahn und Post im Kreise Güstrow, ... die Stadt Bützow ernannte einen Herrn Henning zum Dezernenten für Bahn und Post, der unter der Firma "Der Bürgermeister für den Verwaltungsbezirk Bützow, Dezernent für das Verkehrswesen," wiederholt Eingriffe in den Eisenbahnbetrieb vornahm, Beamte absetzte, neue Dienststellenleiter einsetzte und seine Tätigkeit auch auf Bahnhöfe im Kreis Wismar und Parchim ausdehnte.« /1, S. 18/.

Erst am 13. August 1945, nach der Übernahme der sächsischen und thüringischen Gebiete, entstand im Ämtergebäude von Leipzig ein »Stab der sowjetischen Militärverwaltung ..., der alle Angelegenheiten des Betriebes, Verkehrs und Betriebsmaschinendienstes bearbeitet und prüft«, also faktisch den Betrieb führte /1, S. 14, 4/.

Dagegen beauftragte die Sowjetische Militärverwaltung am 2. Juli 1945, nach dem Abzug der westlichen Alliierten, die Rbd Schwerin, die Verwaltung und die »Verantwortung über die Strecken bis zur Linie Rostock, Güstrow, Karow (Meckl), Neustadt (Dosse) ... zu übernehmen, während östlich dieser Linie der Betrieb durch sowjetische Eisenbahner geleitet« wurde /1, S. 16, 4/.

Abschrift

USSR
Transport-Abteilung
der
Sowjet-Militär-Administration
in Deutschland

d 21. Juli 1945

Nr To/215 Berlin

An
den Direktor der Verwaltung
der Direktionen Deutscher Eisenbahnen
Doktor Apel

Der Hauptbefehlshaber der Sowjetischen Militärischen Administration in Deutschland, Marschall der Sowjet-Union, gen Shukow, hat mit seinem Befehl Nr 010 vom 18.VII.1945 die Bildung der Verwaltung der Direktionen der Deutschen Eisenbahnen mit dem Sitz in Berlin und der Direktionen folgender Eisenbahnen bestätigt Berlin, Dresden, Wittenberge, Stettin, Erfurt, Halle, Schwerin und Magdeburg.

Im Zusammenhang damit erklären Sie dem Direktor der Eisenbahndirektion Dresden, daß er direkt der Verwaltung der Direktionen der Deutschen Eisenbahnen unterstellt ist und eine Gründung von Eisenbahnen anderer Struktur in Deutschland kategorisch verboten ist.

Befehlshaber der Transportabteilung
der Sowjetischen Militärischen Administration
in Deutschland
Generalmajor d techn Militärs
gez Kwaschnin

Diese Struktur war Befehl. Nachdrücklich galt das für den Direktor der Reichsbahn-Direktion Dresden /6/.

Die Hauptverwaltung der DR

Nach Abschluß der Gliederung der Besatzungszonen hatte sich in den ersten Juli-Tagen eine Generaldirektion der Deutschen Eisenbahnen als zentrales Organ gebildet. Die bisher bestehenden unterschiedlichen Organisationsformen sollten unter eine Leitung gebracht werden. Am 9. Juli 1945 wandte sich die Generaldirektion an die (noch so bezeichneten) Reichsbahndirektionen Erfurt, Halle, Magdeburg (1931 aufgelöst), Oppeln (!), Schwerin sowie Stettin und teilte mit, daß »Herr Oberregierungsrat Hartmann von der Generaldirektion der Deutschen Eisenbahnen den Auftrag erhalten hat, sich über die Verhältnisse in ihrem Direktionsbezirk und über den Stand der bisher geleisteten Wiederaufbauarbeit zu unterrichten« /1, S. 19/.

Die vereinbarten Besatzungszonen deckten sich nicht mit den bisherigen Rbd-Grenzen. Die Rbd Hamburg reichte mit ihren Strecken bis westlich von Nauen und nördlich von Stendal. Lübeck und Travemünde gehörten zur Rbd Schwerin. Die Strecken der am 30. September 1931 aufgelösten Rbd Magdeburg unterstanden der Rbd Hannover. Die Rbd Kassel umfaßte in der SBZ die Strecke Arenshausen – Sangershausen. Coburg und Neustadt (b Coburg) zählten zur Rbd Erfurt, während die Grenze zur Rbd Nürnberg südlich von Meiningen verlief. Solche, die Besatzungszonen übergreifenden Rbd-Bezirke waren nicht mehr denkbar.

Erst mit dem erwähnten Befehl Nr. 010 vom 18. Juli 1945 bestätigte Marschall Shukow »die Bildung der Verwaltung der Deutschen Eisenbahnen mit dem Sitz in Berlin und der Direktionen folgender Eisenbahnen ... Berlin, Dresden, Wittenberge, Stettin, Erfurt, Halle, Schwerin und Magdeburg« /1, S. 19, 7/.

Auf der Krim-Konferenz der Großmächte vom 4. bis 11. Februar 1945 in Jalta hatte man sich auf eine Oder-Neiße-Linie als neue Westgrenze Polens geeinigt. Doch war umstritten, ob es die (westliche) Görlitzer oder Lausitzer Neiße (Luzicka Nisa, Nysa Luzycka) oder die (östliche) Glatzer Neiße (Nysa Klodzko) sein sollte. Nach den Vorstellungen der westlichen Alliierten sollte die neue Westgrenze Polens an der östlichen Neiße verlaufen, so daß Breslau und Stettin deutsch geblieben wären /8/. Vermutlich wurde auch deshalb Stettin als Direktionssitz festgelegt. Klar war, daß es keinen Rbd-Bezirk Osten mehr geben wird, dessen Strecken im wesentlichen Berlin zugeschlagen wurden. Selbst eine Rbd Breslau wäre (noch) gerechtfertigt gewesen.

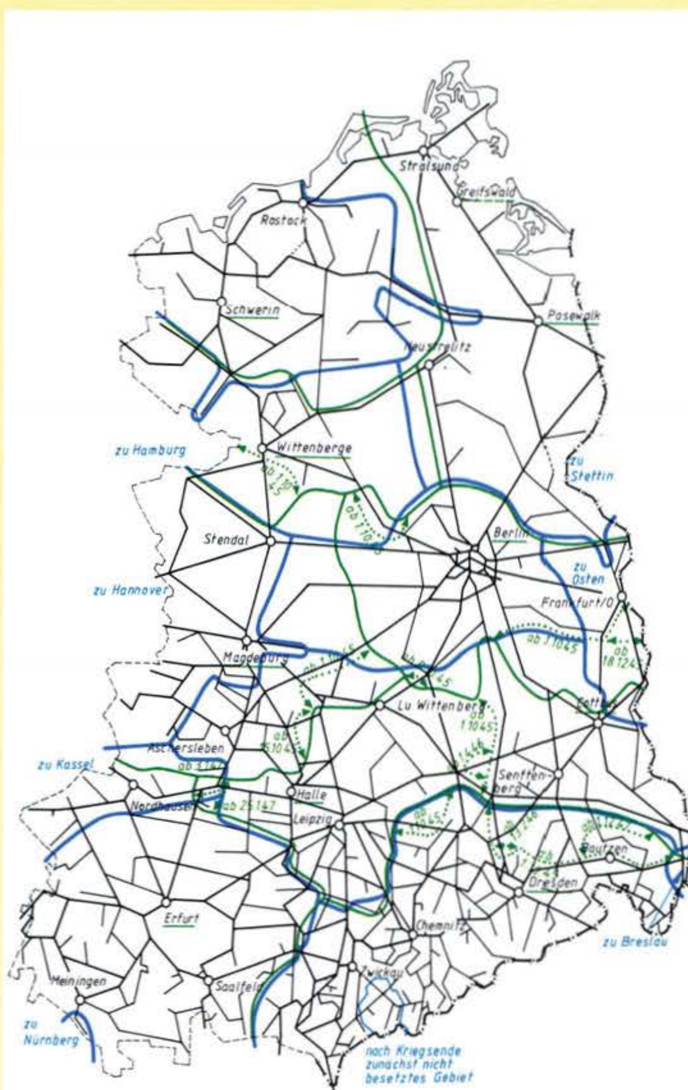
Die ursprüngliche Bezeichnung »Generaldirektion« hatte bei der Besatzungsmacht keine Zustimmung gefunden, so daß der Begriff »Hauptverwaltung« verwendet wurde. Die Bezeichnung »Deutsche Reichsbahn« ist ebenfalls auf Wunsch der Besatzungsmacht wieder eingeführt worden, »weil sich das mit Rücksicht auf die Wagenanschriften empfehle«. /1, S. 21/. Die »Deutsche Reichsbahn, Hauptverwaltung«, geleitet von einem »Generaldirektor«, wurde ab 10. August 1945 Bestandteil der Deutschen Zentralverwaltung für Verkehr (DZVV). Die bisherige Generaldirektion der Deutschen Eisenbahnen bzw. die Verwaltung der Direktionen der

Deutschen Eisenbahnen existierten somit nur kurzzeitig.

Wieder Reichsbahndirektionen

»Infolge Überganges des Stadtgebietes von Groß-Stettin an die polnische Staatsverwaltung zu Anfang Juli 1945 nahm die polnische Eisenbahnverwaltung am 20. Juli 1945 das deutsche Eisenbahndirektionsgebäude in Stettin in Besitz, sperrte es durch bewaffnete Posten (vermutlich Bahnschutzpolizei) ab und erklärte eine weitere Wirksamkeit der Deutschen Eisenbahndirektion im Gebäude und in Stettin als beendet. ... Auf Anordnung und unter Schutz des russischen Armeekommandos wurde die Eisenbahndirektion Stettin mit dem Rest des noch verbliebenen Direktionspersonals zum 20./21. Juli 1945 von Stettin nach Pasewalk verlegt und befördert.« /6/. »Die Aufbauarbeit in Pasewalk wurde durch das Fehlen der in Stettin verbliebenen Akten, Pläne usw. erheblich beeinträchtigt.« /4/. Das alles geschah zu solch einem frühen Zeitpunkt, obwohl die neue polnische Westgrenze an der (westlichen) Görlitzer Neiße erst am Abend des 1. August 1945 von den Alliierten auf der Potsdamer Konferenz endgültig festgelegt wurde. Am 21. Juli 1945 informierte die Transportabteilung der SMAD den Direktor der Verwaltung der Direktion Deutscher Eisenbahnen über die neuen Direktionen, konkretisierte aber »Stettiner Direktion in Pasewalk«. Am 18. August 1945 fand bei der SMAD mit der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn eine Besprechung statt, wie die acht bestehenden Reichsbahndirektion voneinander abgegrenzt werden. Die Rbd Magdeburg bestand aus den ursprünglich der Rbd Hannover in der SBZ zugeordneten Strecken, während die Rbd Wittenberge die von der Rbd Hamburg abgetrennten Strecken übernahm. In dem am 29. August 1945 erlassenen Befehl Nr. 7 des stellvertretenden Obersten Chefs der SMAD, Armeegeneral W. Sokolowski, gültig ab 1. September 1945, heißt es richtig »Direktion Pasewalk«.

Pasewalk war jedoch im Kriege zu etwa 80 Prozent zerstört worden und erwies sich für die längerfristige Unterbringung der Reichsbahndirektion und der Beschäftigten mit ihren Familien als ungeeignet, weil Büroräume und Wohnungen kaum zu finden waren. Nachdem man geprüft hatte, in welchen Städten diese Verwaltung untergebracht werden könnte (z. B. Stralsund, Neustrelitz /7/), entschied man sich für Greifswald. Diese erneute Verlegung ordnete der damalige Generaldirektor der DR, Dr. Fitzner, am 6. Oktober 1945 an.



Die Grenzen der Reichsbahndirektionen (Rbd) vom 18. Juli 1949 bis Anfang 1945 mit den zwischenzeitlichen Änderungen. Eingetragen sind auch die Vorkriegs-Grenzen.

Bereits mit Befehl Nr. 75 ist am 1. Oktober 1945 die Rbd Wittenberge aufgelöst worden. Jetzt gelangten Teile überwiegend an die Rbd Schwerin, der Rest zur Rbd Magdeburg. Mit gleichem Datum entstand neu die Rbd Cottbus, überwiegend aus dem östlichen Teil der Rbd Halle, einem östlichen Teil der Rbd Dresden und einem südlichen Teil der Rbd Berlin. Die Rbd Halle übernahm von der Rbd Dresden die Strecke Oschatz ausschl. – Wurzen. Der damalige Generaldirektor der DR, Dr. Apel, trat bereits am 3. August 1945 in einer Besprechung mit den Leitern der Rbd für eine Rbd Cottbus ein, um u. a. das Niederlausitzer Kohlenrevier als geschlossenen Verkehrsbereich zu erhalten /1, S. 21/. Generalmajor Kwaschnin lehnte am 8. August 1945 eine Rbd Cottbus ab: »Wenn diese gegenüber den anderen Reichsbahndirektionen zu klein erscheine, so bedeute das zunächst nichts. Man könne nach einiger Zeit eine Umorganisation treffen.« /6/.

Mit den festgelegten Rbd-Grenzen war nicht zu erwarten, daß alle territorialen Interessen und alle betrieblichen Bedürfnisse in gleicher Weise erfüllt werden können. Die nicht immer mit der notwendigen Sachkenntnis getroffenen Entscheidungen der SMAD – siehe Cottbus – waren zu respektieren. Trotzdem wurden zwischenzeitlich Rbd-Grenzen korrigiert, mit Genehmigung der SMAD, aber auch ohne, wenn die Änderungen nur gering waren. Daß sich die Rbd Cottbus bis in des Stadtgebiet von Frankfurt (Oder), bis zum ehemaligen Haltepunkt Buschmühle, erstrecken sollte, konnten die Frankfurter nicht akzeptieren. Deshalb wurde ab 18. Dezember 1945 die Rbd-Grenze südlich von Fürstenberg (Oder) (heute Eisenhüttenstadt) gezogen. /9/.

Seit 8. Oktober 1945 gehörte der Bahnhof Niedergörsdorf (Strecke Berlin –Halle) zur Rbd Halle statt zur Rbd Berlin. Am 15. Oktober 1945 fielen Mosigkau, Elsnigk (Anh) und Osternienburg (Strecke Desssau – Köthen) von der Rbd Halle an die Rbd Magdeburg.

In einem Schreiben vom 6. Oktober 1945 wurde eindringlich gefordert, daß sich die Grenzen der Reichsbahndirektionen mit denen der territorialen Verwaltungen decken sollten. Um die Zusammenarbeit mit den Polnischen Staatsbahnen (PKP) einfacher zu gestalten, gab es den gegenteiligen Vorschlag, der neuen Rbd Cottbus auch die Bereiche um Görlitz, Frankfurt (Oder) und Kietz zuzuschlagen. /9/. An den Grenzübergang Grambow – Szczecin Gumience (früher Scheune), der faktisch unmittelbar seit Kriegsende bestand, hatte niemand gedacht.

Die Grenze zwischen den Rb Dresden und Cottbus geriet in den Widerstreit der Interessen beider Direktionen, der Generaldirektion der DR, der SMAD und der lokalpatriotischen Ansichten der Leiter der örtlichen Dienststellen. Nach vielem Hin-und-Her wurde erst am 13. August 1946 der Streit geschlichtet, wobei mit Ausnahme von Radebeul West (jetzt bei Weinböhla verlaufend) die einmal festgelegte Linie bestätigt wurde /3/.

Probleme und Projekte

Ein ähnlicher Zankapfel, wie die südwestliche Grenze der Rbd Cottbus, bildete der Abschnitt Blankenheim (Kr Sgh) – Sangerhausen. Dieser war ursprünglich der Rbd Halle zugeteilt worden (bestätigt mit Schreiben vom 10. September 1945 /9/). Nachdem sich in diesem Raum, in denen drei Rbd-Bezirke aneinander stoßen, Probleme in den betrieblichen und Zugförderungsaufgaben ergeben hatten, schaltete sich die Gewerkschaft ein. Ab 3. Januar 1947 wurde der Abschnitt deshalb der Rbd Magdeburg zugeschlagen, wechselte aber bereits am 25. Januar 1947 zur Rbd Erfurt /10/. Und das ist bis heute so geblieben. Ebenso wurde um Altenburg gerungen, ob dieser Knoten zweckmäßiger in die Rbd Halle oder in die Rbd Dresden zu integrieren sei /10/. Dieses Gebiet blieb aber stets bei der Rbd Halle. Zwischenzeitlich kam es zu kleineren Korrekturen der Direktionsgrenzen:

- Am 1. April 1946 wurde die Strecke Doberlug-Kirchhain – Falkenberg (Elster) ausschl. von der Rbd Halle an die Rbd Cottbus übergeben.
- Am 1. Dezember 1947 wech-

selten die Strecken Bautzen ausschl. – Zescha und Radibor (Sachs) – Weißenberg – Löbau (Sachs) von der Rbd Cottbus zur Rbd Dresden /3/.

Schon 1947 hatte man erkannt, daß acht Reichsbahndirektionen verwaltungsmäßig einen großen Aufwand bedeuten. Am 20. Mai 1947 wurde auf einer Besprechung beim Chefpräsidenten der DR der Standpunkt von Generalmajor Kwaschnin bekanntgegeben. Er bestand darauf, die Rbd Cottbus aufzulösen, hatte keine Bedenken gegen die Auflösung der Rbd Magdeburg, beharrte aber auf die Rbd Greifswald. Das Land Sachsen sollten sich nach Möglichkeit nicht zwei Direktionen teilen müssen. Die Diskussionen um neuen Abgrenzungen dauerten noch bis 1948, ohne daß konkrete Festlegungen getroffen wurden. Einig war man sich, die Zahl der Direktionen von acht auf sechs zu reduzieren, und hatte dabei vorrangig Cottbus und plötzlich auch Greifswald im Auge /3, 11/. Alle diese Vorhaben wurden aufgegeben, als die DR ab 1. April 1949 die Betriebsführung fast aller Klein- und Privatbahn-Unternehmen übernahm. Das betraf 105 Bahnen mit insgesamt 3970 km Länge /12/. Jetzt ging es darum, die

Eisenbahndirektion Stettin
zur Zeit in Pasewalk
Der Leiter

Pasewalk, den 22. Juli 1945

Eing. 26.7.45

An
den Herrn Leiter
der [illegible] Berlin
[illegible]

Ich beehre mich mitzuteilen, daß die von der zuständigen Transport-Abteilung des russischen Oberkommando in Berlin authorisierte und von Anfang an ohne Einschränkung anerkannte Eisenbahndirektion Stettin mit Zustimmung und Förderung der russischen Militär-Eisenbahnbehörden ihren Dienstsitz am 2o. Juli 1945 infolge der Entwicklung der politischen Verhältnisse nach Pasewalk verlegt hat. Die entsprechende Geschäftstätigkeit für den verbliebenen und immerhin noch sehr erheblichen Restbezirk der Reichsbahndirektion Stettin, die in Stettin durch die besonders schwierige örtliche und allgemeine Lage vorübergehend etwas gehemmt war, wurde nunmehr bereits in vollem Umfang aufgenommen und wird nach Sachlage weiter entwickelt; dies umsomehr, als die Verbindungsmöglichkeiten von Pasewalk aus zu den Ämtern und Dienststellen durchaus ausreichend und regelmäßig sind.

Voraus ging am 6. Oktober 1945 ein Fernschreiben aus Berlin mit dem Auftrag, die Rbd Pasewalk sofort nach Greifswald zu verlegen /13/.

zusätzlichen Strecken in die Rbd-Bezirke zu integrieren. Aus diesem Grund änderten sich am 5. Mai 1949 – 10 Tage vor dem Fahrplanwechsel – einige Direktionsgrenzen:

- Die Rbd Erfurt übernahm von der Rbd Dresden die Strecken Wünschendorf (Elster) – Weida, Gera – Ronneburg (Thür) – Nöbdenitz ausschl. /3, 11/.
- Die Rbd Halle trat die Strecke Falkenberg (Elster) ausschl. – Elsterwerda an die Rbd Cottbus ab /11/.
- Die Rbd Berlin erhielt die Strecke Neustadt (Dosse) – Nauen ausschl. von der Rbd Schwerin und die Strecke Oranienburg ausschl. – Löwenberg (Mark) von der Rbd Greifswald sowie die zwischen diesen Linien befindlichen Strecken der Ruppiner Eisenbahn und der Brandenburgischen Städtebahn mit den anderen dazwischen liegenden Klein- und Privatbahnen /11/.

Weitere Klein- und Privatbahnen – meistens Stichbahnen – sind den anderen Rbd-Bezirken zugeordnet worden.

Die Diskussionen über die Abgrenzungen der Reichsbahndirektionen waren und sind ein fortwährendes Thema, weil Vor- und Nachteile jeweils gegeneinander abzuwägen sind, ohne den Idealfall zu treffen. Im Vorfeld der

»weiteren Demokratisierung der Verwaltung« – unter diesem Stichwort wurden 1952 die Länder aufgelöst und schließlich 14 Bezirke gebildet (außer Berlin) – überlegte man gar, ob analog der vorgesehenen bezirklichen Gliederung der am 7. Oktober 1949 gegründeten Deutschen Demokratischen Republik (DDR) 14 Reichsbahn-Bezirksdirektionen (Rbbz) zweckmäßig seien. Die seit 1946 bestehenden 37 Einheitsämter sollten beibehalten werden. Damit wäre der Verwaltungsaufwand keinesfalls reduziert worden. Gleichzeitig mit der Bildung der Bezirke beschloß am 1. Juli 1952 das Zentralkomitee der SED, bei der DR eine Politische Verwaltung und bei den Direktionen und Ämtern Politische Abteilungen einzurichten. In dieser Zeit gab es weitere Vorschläge, wie die einzelnen Reichsbahndirektionen voneinander abzugrenzen wären, die aber nicht realisiert wurden. Vorgeschlagen wurde bis 1951, die Rbd Dresden in eine Rbd Dresden und in eine Rbd Chemnitz aufzuteilen, weil sich dieser Bezirk von Gößnitz bis Görlitz erstreckte /3/. In den späteren siebziger Jahren war dann von einer »Ostsee-Rbd« die Rede.

Korrekturen und Veränderungen

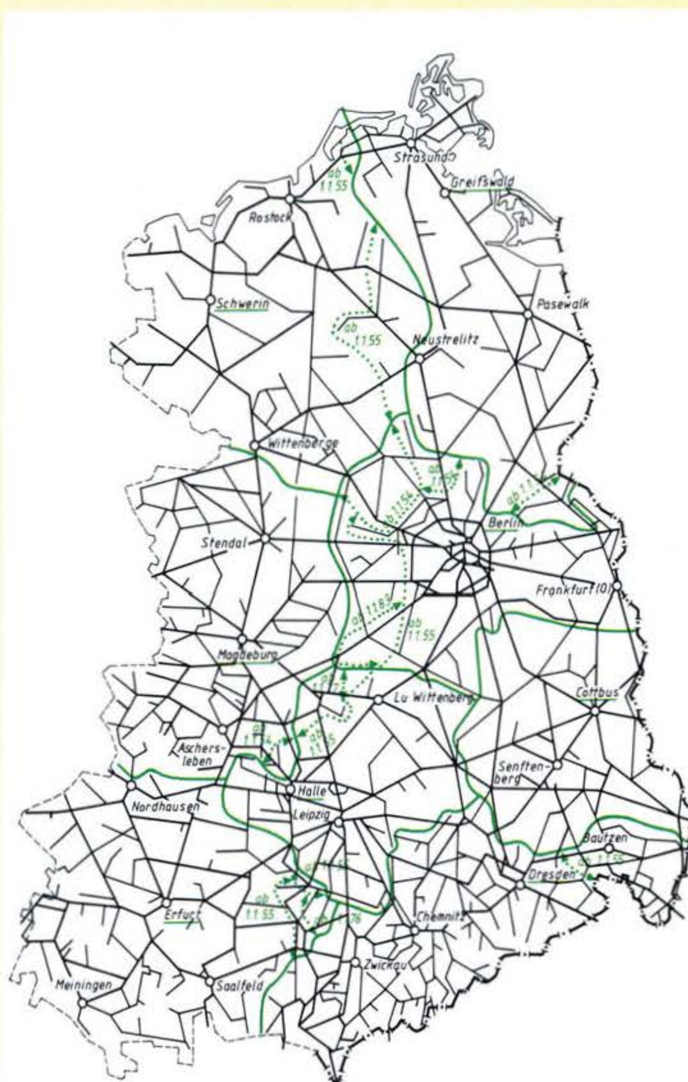
Noch bevor 1955 die Einheitsämter aufgelöst wurden, korrigierte man am 1. Januar 1954 erneut die Rbd-Grenzen /11/:

■ Der Rbd Halle wurden die Strecken Wallwitz (Saalkr) – Könnern ausschli., Nauendorf (Saalkr) – Gerlebogk und Wallwitz (Saalkr) – Wettin (Saale) zugeschlagen, und die Grenze zwischen den Rbd Halle und Magdeburg südlich von Weißandt-Gölzau verlegt.

■ Die Rbd Berlin erhielt von der Rbd Greifswald die Strecken Werbig – Wriezen einschl., Werftpfuhl – Wriezen, Wriezen – Neurüdnitz (damals noch abgebaut) sowie Letschin – Voßberg. (Die sogenannte Oderbruchbahn von Fürstenwalde (Spree) über Dolgelin – Golzow (Oderbruch) bis Wriezen mit dem Abzweig Wollup – Voßberg unterstand mit der Übernahme durch die DR vollständig der Rbd Berlin.)

■ Die Rbd Greifswald übernahm von der Rbd Berlin die Strecken Nassenheide–Löwenberg(Mark)–Herzberg (Mark)–Rheinsberg (Mark).

■ Die Rbd Schwerin dehnte sich auf die Strecken Neustadt (Dosse) – Nauen ausschl., Neuruppin – Kremmen ausschl., Rhinow –



Nach Übernahme fast aller Klein- und Privatbahnen durch die DR am 1. April 1949 wurden ab 5. Mai 1949 neue Direktionsgrenzen festgelegt.

Neustadt (Dosse) – Neuruppin – Herzberg (Mark) ausschl. sowie Paulinenaue – Neuruppin aus, die zuvor zur Rbd Berlin gehörten.

Eine ebenfalls beabsichtigte Veränderung der Abgrenzung zwischen den Rbd Schwerin und Greifswald auf der Strecke Rostock – Stralsund wurde zunächst zurückgestellt. Ab 1. Januar 1955 galten dann im wesentlichen bis Ende 1976 folgende Veränderungen:

■ Der Rba-Bezirk Bautzen unterstand der Rbd Cottbus statt der Rbd Dresden,

■ Der Raum Gera, die Strecke Mehlteuer – Weida – Gera – Zeitz ausschl. sowie die davon östlich gelegenen Strecken gehören wieder zur Rbd Dresden.

■ Der Knoten Zeitz wechselte von der Rbd Erfurt zur Rbd Halle.

■ Die Rbd Magdeburg übernahm den Knoten Dessau/Roßlau (Elbe) von der Rbd Halle und die Strecken westlich der Linie Treuenbrietzen ausschl. – Beelitz Stadt – Werder (Havel) – Wustermark – Nauen von der Rbd Berlin.

■ Die Rbd Schwerin übergab an die Rbd Greifswald die Strecke Rechlin – Mirow – Neustrelitz ausschl., Malchin – Neubrandenburg ausschl., Dargun – Malchin – Waren (Müritz), Malchow (Meckl) – Waren (Müritz) – Möllenhagen [Karow (Meckl) – Malchow (Meckl) war zu dieser Zeit noch abgebaut], Ribnitz-Damgarten – Velgast ausschl.

Seit 1976 gab es nachstehende Korrekturen:

■ 1. Januar 1976: Der Raum Gera wechselte wieder zur Rbd Erfurt.

■ 1. Januar 1977: Der Knoten Dessau/Roßlau (Elbe) wurde der Rbd Halle zugeschlagen.

■ 1. Januar 1983: Die Strecken im Kreis Belzig (u. a. mit Wiesenburg (Mark) – Beelitz-Heilstätten) wechselten von der Rbd Magdeburg zur Rbd Berlin.

Bedingt durch die Rationlisierung sind Strecken in Gebieten aufgegeben oder unterbrochen worden, in denen die damaligen Rbd-Grenzen verliefen. Beispielsweise wurde die Strecke Halle-Dölau – Gerbstedt – Hettstedt ausschl. zwischen Schochwitz und Heiligenthal unterbrochen, ohne daß die Zugehörigkeit zur Rbd Halle geändert wurde, obwohl der Streckenast Hettstedt – Gerbstedt – Heiligenthal nur über Strecken der damaligen Rbd Magdeburg erreichbar war. Ebenfalls verblieb nach Abbau der Strecke Camburg (Saale) – Molau – Osterfeld (b Zeitz) die Reststrecke bis Zeitz ausschl. bei der Rbd Erfurt und wechselte erst 1977 zur Rbd Halle. Von der Strecke Porstendorf – Eisenberg (Thür) – Krossen (Elster) blieb nur der Teil zwischen Eisenberg (Thür) und Krossen (Elster) übrig, gehörte zunächst weiterhin zur Rbd Erfurt, kam dann folgerichtig zur Rbd Dresden und wechselte am 1. Januar 1976 mit dem Raum Gera wieder zur Rbd Erfurt. Am 1. Oktober 1990 schließlich entstanden aus den bisherigen acht Reichsbahndirektionen fünf: Berlin (mit Cottbus, ohne den sächsischen Teil), Dresden (mit der Oberlausitz der früheren Rbd Cottbus), Erfurt (wie bisher), Halle (mit Magdeburg) und Schwerin (mit Greifswald). Sicher ist schon heute, daß der Konzentrationsprozeß fortschreiten wird.

Quellenangaben

/1/ Hecht, Jochen: Die Entwicklung der Organisationsstruktur der zentralen Organe des Verkehrswesens in der Zeit von Mai 1945 bis November 1954; Dissertation an der Hochschule für Verkehrswesen »Friedrich List«, Dresden 1980 (auch im Archiv des Bundesministeriums für Verkehr/BMV, Außenstelle Berlin)

/2/ Heym, Stefan: Schwarzenberg; Buchverlag Der Morgen, Berlin 1990, Seite 169–171

/3/ Akte 292 des Archivs der Rbd Dresden

/4/ Akte M-1-373 des Archivs des BMV, Außenstelle Berlin: »Arbeitschroniken der Rbd Berlin, Cottbus, Dresden, Erfurt, Halle, Greifswald und Magdeburg, die Entwicklung des In- und Auslandsverkehrs der SBZ betreffend, 1945–1947«

/5/ Krentzien, Wulf: 100 Jahre Eisenbahnen auf Rügen 1883–1983; Greifswald 1. Auflage 1982, Seite 34/35, 3. Auflage 1986, Seite 41–43

/6/ Akte M-I-1704, Band 4, des Archivs des BMV, Außenstelle Berlin: »Gliederung der Rbd-Bezirke«

/7/ Akte »Wiederaufbau des Eisenbahnwesens nach 1945« des Archivs der Rbd Berlin

/8/ –: Niederschrift der sowjetischen Delegation von den Verhandlungen der Potsdamer Konferenz vom 17. Juli bis 2. August 1945; enthalten in: –: Das Potsdamer Abkommen – Dokumentensammlung; Staatsverlag der DDR, Berlin 1979

/9/ Akte M-1-1704, Band 3, des Archivs des BMV, Außenstelle Berlin

/10/ Akte M-1-1704, Band 2, des Archivs des BMV, Außenstelle Berlin

/11/ Akte M-1-3295 des Archivs des BMV, Außenstelle Berlin: »Veränderungen der Struktur der Reichsbahndirektionen, Veränderung der Grenzen der Reichsbahndirektionen und Ämter«

/12/ Rammelt, Hans-Dieter/Fiebig, Günter/Preuß, Erich: Klein- und Privatbahnarchiv, Band 1; transpress-Verlag, Berlin 1989, Seite 39

/13/ Akte »Betriebsgeschichte (BG) 1–« des Archivs der Rbd Berlin

Das königliche Hobby

Als »Leitungsdrähte des Fortschritts« titulierte die bulgarischen Eisenbahnen nicht etwa die jüngst entmachtete Volksmacht, sondern Bulgariens Zar Ferdinand, der von 1887 bis 1918 regierte und aus dem Haus Sachsen-Coburg stammte. Er baute in seinem kleinen Land mit Leidenschaft Eisenbahnen.

Den Orient-Express pflegte Seine Majestät auf dem bulgarischen Abschnitt gern eigenhändig zu fahren. Nach Bulgariens Niederlage im Ersten Weltkrieg mußte er abdanken.
Sein Nachfolger Boris (1918 bis 1943) hatte vom Vater das Hobby übernommen. Er reiste viel – inkognito und offiziell – und übernahm gern selbst den Regler. Als sich z. B. Bulgarien und Jugoslawien 1934 aussöhnten, kam Boris im Salonzug zum Staatsbesuch. An der Grenze wurde eine jugoslawische Lokomotive vorgespannt, und alsbald fand sich dort der bulgarische Zar ein, um seinem jugoslawischen Kollegen König Alexander zur Hand zu gehen – zwei königliche Eisenbahnnarren unter sich.

Orientbahn in osmanischer Zeit

Die erste bulgarische Bahnstrecke planten die Türken: die Verbindung Ruse – Varna über 223 Kilometer. Ab 7 November 1866 wurde die von englischen Ingenieuren und 15 000 bulgarischen Arbeitern vollendete Strecke in Betrieb genommen. Die Engländer lieferten neun dreiachsige Lokomotiven, Belgien einen Salonwagen, zwei Dienst-, 54 Personen- und Post- sowie 422 Güterwagen. Die Züge fuhren nicht schneller als 30 km/h. 1874 trat die englische Company die Bahn an Baron Hirsch ab. Maurice de Hersch, ein gerissener Spekulant, besaß vom Sultan umfangreiche Privilegien und Nutzungsrechte zum Streckenbau im Osmanischen Reich. Statt der vereinbarten 2 500 Kilometer wurden jedoch nur wenige Teilstücke im Süden realisiert und die Anbindung der Türkei über Bulgarien an das österreichische Netz verzögert. Als kostspielige und technisch schwierige Barriere erwies sich insbesondere das Balkangebirge. Durch Geldnot, Aufstände und den Krieg mit Rußland

Regelspur-Hauptstrecken:

- **Dimitrovgrad –Sofia–Plovdiv–Svilengrad;**
- **Sofia–Karlovo–Sliven–Karnobat–Burgas/Varna;**
- **Ruse–Gorna Orjachovica–StaraZagora–Dimitrovgrad–Podkova;**
- **Sofia–Blagoevgrad–Kulata–Saloniki;**
- **Sofia–Pernik–Gjuesevo;**
- **Mezdra–Vidin–Craiova;**
- **Plovdiv–Stara Zagora–Karnobat–Burgas;**
- **Ruse–Samuil–Kaspican.**





Hauptbahnhof Sofia mit Vorplatz für Straßenbahn- und Bushalt.



Wartehalle im Empfangsgebäude des Sofioter Hauptbahnhofs.



Hauptbahnhof Plovdiv im klassischen Habsburger Stil mit orientalischen Elementen. Plovdiv ist Bulgariens zweitgrößte Stadt. *Fotos: Petereit*

1877/78 kam der osmanische Bahnbau zum Erliegen. Bis dahin waren die Teilstrecken Edirne – Dedeagac, Istanbul – Saranbej, Saloniki – Skopje, Skopje – Mitrovica und Tirnovo – Jambo fertig.

Der Bahnbau nach 1878

Nach der Türkenherrschaft wurde der Bahnbau vom neuen bulgarischen Staat forciert. War den Bulgaren bis dahin als gravierender Nachteil einer Eisenbahn die Möglichkeit erschienen, türkische Truppen rasch in Unruhegebiete schaffen zu können, so zeigte sich beim Krieg gegen Serbien 1885, daß die Bahn auch für bulgarische Truppen geeignet war. Mit Anleihen Wiener Banken wurde der Bau der Orientbahn wieder aufgenommen. Die internationale Strecke von Gara Beljovo über Vakarel und Sofia wurde bis zum serbischen Grenzort Caribrod (Dimitrovgrad) vorangetrieben und am 12. August 1888, dem ersten Krönungsjubiläum von Zar Ferdinand, eröffnet, worauf er sich als Erfinder des Orient-Express feiern ließ. Wichtiger war, daß mit dieser Linie Bulgarien über Serbien Anschluß an das europäische Bahnnetz fand; sie erschloß auch Bulgariens Südhälfte, indem sie Sofia mit Plovdiv, der wirtschaftlichen Metropole des Südens, verband.

Der Bahnbau wurde nach Osten fortgesetzt und erreichte 1890 mit der Strecke Jambol – Burgas das Schwarze Meer. Mit der Nordbalkan-Bahn (1897) von Sofia über die größeren Städte Nordbulgariens nach Varna schloß sich der innerbulgarische Ring um das Stara Planina, das Zentralmassiv des Balkangebirges. Diesen Ring durchquert die Transbalkan-Bahn vom südlichen Stara Zagora über Tirnovo und Pleven nach Orjachovo an der Donau. Sie führt durch schmale Erosionstäler, über kühne Stützmauern, den Schlangenpaß entlang, überspannt mit einer weiten Brücke die Tundza und überwindet in weiten Serpentinen das Gebirge.

Im weiteren wurden bis zum Ersten Weltkrieg in allen Landesteilen Anschlußstrecken gebaut und mit der Südbalkan-Bahn begonnen.

Krieg und Revolution

Noch über die Jahrhundertwende hinaus existierten einige Privatbahnen der Hirsch-Companie, deren Linien 1908 verstaatlicht wurden. Das staatliche Streckennetz erreichte damit eine Länge von 2560 Kilometer, überwiegend in Regelspur; ferner gab es einige Nebenbahnen in Halbnormalspur (750 bis 800 mm). Es standen vier große Werkstätten (Ruse, Sofia, Burgas, Drjanovo) und 23 Betriebswerke zur Verfügung. Mit Lieferungen aus Österreich, Deutschland und Belgien wurde der Lokomotiv- und Wagenpark modernisiert.

Trotz dieser Erfolge blieb die Rentabilität auf der Strecke. Bis heute kranken die bulgarischen Bahnen daran, daß sie vielfach übereilt in unwegsames Gelände gelegt wurden: Eingleisigkeit, Neigungen bis 25‰, enge Radien, Bahnhöfe kilometerweit von den Ortschaften entfernt, die Unmöglichkeit, lange Züge zu bilden und mit annehmbaren Geschwindigkeiten zu befördern, bestimmten das Betriebsgeschehen. Sowohl während der Balkankriege 1912/13 und während des Ersten Weltkrieges wirkten sich diese Mängel in langen Aufmarschzeiten aus.

Die Zwischenkriegsjahre

In der revolutionären Nachkriegsphase brach im Dezember 1919 ein Transportarbeiterstreik aus, an dem über 25 000 Bahner und Postler teilnahmen. Er kam nach 55 Tagen zum Erliegen, als im Februar 1920 der Verband der Lokomotivführer aus der Streikfront ausscherte.

Die kriegsbedingten Verluste wurden durch Käufe in England, der Tschechoslowakei und Belgien (gegen umfangreiche Tabaklieferungen) ersetzt. Hauptwirtschaftspartner Bulgariens wurde Deutschland. In einer Art Joint Venture entstand im nordbulgarischen Drjanovo aus einer Stellmacherwerkstatt eine Wagenfabrik, die bereits im Sommer 1925 ein Fahrzeug pro Tag fertigte. Diese Fabrik wurde Sitz der Deutsch-Bulgarischen Waggonbau-AG mit einem Stammkapital von 10 Millionen Lewa und unter deutscher Leitung.

In den späten zwanziger Jahren wurde Bulgarien von einem Modernisierungsboom erfaßt. Im Rahmen des 1920 eingeführten Arbeitsdienstes waren zwischen 1921 und 1931 über 200 000 »Trudovaken“ im Straßen- und Bahnbau eingesetzt.

1929 wurde das Budget der Staatsbahnen vom Staatshaushalt getrennt; die Einnahmen der Bahn sollten zur Sanierung und zum Streckenausbau verwendet werden. Mit einer Anleihe von über einer Milliarde Lewa wurden vornehmlich in Deutschland Lokomotiven, Wagen und Signalausrüstungen gekauft sowie von 1938 bis 1941 das Streckennetz ausgebaut: eine westliche Umgehung von Sofia, im Südwesten und in Ostbulgarien mehrere Strecken in Richtung Schwarzmeerküste.

Im September 1940 erhielt Bulgarien von Rumänien die Süddobruzda zurück, die einzige Territorialveränderung auf dem Balkan, die nach dem Krieg nicht rückgängig gemacht wurde.

Am Vorabend dieses Krieges betrug die Länge des Eisenbahnnetzes 3560 km, davon 436 km Schmalspur. Es gab knapp über 20 000 Beschäftigte, 470 Lokomotiven und 12 000 Güterwagen, was entschieden zu wenig war, besonders im Herbst zur Erntezeit.

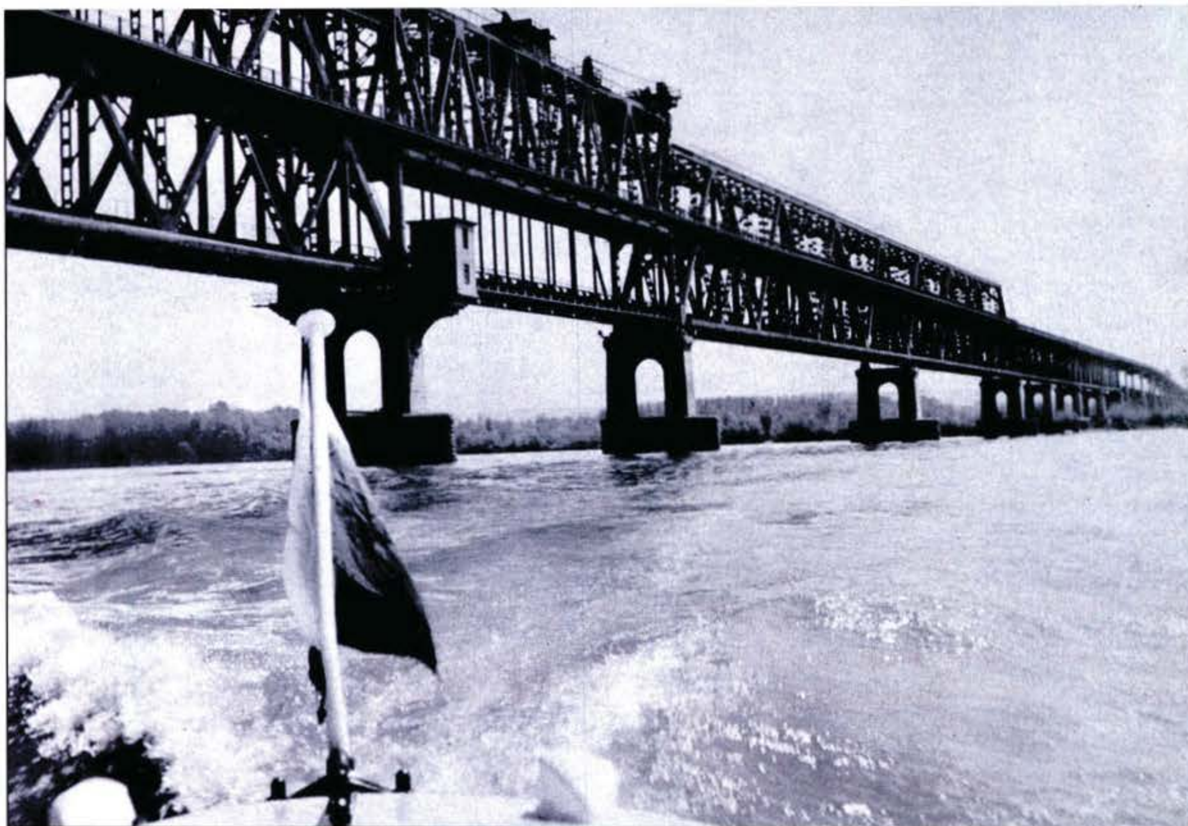
Zweiter Weltkrieg

Abermals an deutscher Seite, suchte Bulgarien den erhöhten Transportbedarf zur Ausweitung seines Eisenbahnwesens zu nutzen. Im Frühjahr 1941 lieferte Deutschland zusätzlich Lokomotiven und Wagen; die Verhältnisse

vor Ort erkundete die Organisation Todt. Nach dem Balkanfeldzug wurden Mazedonien und das nordgriechische Thrakien bulgarischer Verwaltung unterstellt. Ziel war es, diese Gebiete rasch ans »Mutterland« durch Streckenverlängerungen anzubinden. Die deutsche Planung sah einen gesamtbalkanischen Verkehrsverbund vor mit 5000 km bulgarischem Anteil einschließlich einer Direktverbindung nach Rumänien mit einer Donaubrücke zwischen Giurgiu und Ruse.

Ein düsteres Kapitel sind die zwischen der DRG und der BZD vereinbarten Judentransporte aus den besetzten Gebieten Mazedonien und Thrakien nach Treblinka (Polen). Die Anzahl der 12 000 Deportierten läßt sich an den abgerechneten Fahrkarten nachweisen; es gab für die Transporte in die Todeslager Gruppenermäßigung.

Am 8. September 1944 rückte die sowjetische Armee ins Land ein, am folgenden Tag übernahm die kommunistische Vaterländische Front die Macht. Bulgarien wurde im Waffenstillstandsabkommen mit den Alliierten zur Räumung der besetzten Gebiete und zu Reparationen an Griechenland und Jugoslawien verpflichtet. Unter



Schon 1881 hatten Bulgarien und Rumänien über den Bau einer Donaubrücke verhandelt, aber erst im Herbst 1942 wurden sich beide Staaten einig. 1950 nahm man schließlich das Projekt in Angriff. Dabei bereitete das flachsumpfige rumänische Ufer erhebliche Schwierigkeiten. Die Bauleitung oblag dem in München ausgebildeten bulgarischen Stararchitekten Georgi Ovcarov (1889-1953), der 1930 das Schwarzmeerbad Sv. Konstantin (heute: Druzba bei Varna) und 1945 das Dimitrov-Mausoleum in Sofia gebaut hatte.
Die Hauptarbeiten an der »Brücke der Freundschaft« (Bulg. Most na Druzbata) verrichteten sowjetische Firmen unter Beteiligung bulgarischer und rumänischer Unternehmen.
Die kombinierte Eisenbahn-Straßen-Brücke, die das rumänischer Giurgiu mit dem bulgarischen Ruse verbindet, ist 2,2 km lang. Nach der Wende in Bulgarien war sie Demonstrationsort von Umweltschützern, die gegen die katastrophalen Lebensumstände in den chemieverseuchten Städten Giurgiu und Ruse protestierten. *Foto: Archiv*



Arbeitszug mit Diesellok aus bulgarischer Produktion.



Bahnhof des Kurortes Banki bei Sofia.



Fahrt durchs Balkangebirge.

Berufung auf den Vertragstext verlangte Tito in den ersten Januartagen 1945 von Sofia die sofortige Lieferung von 160 Lokomotiven und 3000 Wagen.

Die kommunistische Ära

Nach Behebung der Kriegsschäden kam das rollende Material nicht mehr aus Deutschland, sondern aus Polen, der CSSR und der UdSSR. 1963 wurde die erste elektrifizierte Teilstrecke zwischen Sofia und Plovdiv in Betrieb genommen. Es folgten die Strecken Ruse – Pleven (1964), deren Verlängerung bis Mezdra (1966), Sofia – Karlovo – Burgas (1974). 1951 mit zweiachsigen Güterwagen, ab 1952 auch Reisezugwagen.

Neben Ausbesserungs- und Bahnbetriebswerken unterhalten die bulgarischen Eisenbahnen mehrere Fabriken. Die größten sind das Georgi-Dimitrov-Werk in Sofia (Güterwagen), die Lok- und Wagenfabrik Vasil Kolarov in Ruse , die Wagenfabrik Cerveno Zdanov in Drjanovo sowie das Werk für Automatik und Telemechanik in Sofia. Ab 1960 wurden jährlich 600 bis 700 Güterwagen in RGW-Länder exportiert. Unter Regie der BShD stehen außerdem die Speise- und Schlafwagengesellschaft, das Internationale Reisebüro Rila, eine Schule für den Ingenieurnachwuchs

Daten zur Eisenbahn der Balkanländer, Frühjahr 1939

	Streckenlänge km	Beförderte Güter 10^6 t	Beförderte Personen 10^6	Streckendichte km/1000km²
Albanien	37	-	-	0,1
Bulgarien	3560	4,7	8,5	3,1
Griechenland	2686	3,9	6,8	3,0
Jugoslavien	10182	20,6	24,2	4,0
Rumänien	11920	20,6	24,2	4,0
Türkei (eur.T.)	314	-	-	0,8

Heute beträgt das Schienennetz 6497 km, davon 2197 km Bahnhofsgleise. Von den 4300 km freien Strecken waren 1987 58,3 Prozent elektrifiziert. (Im Vergleich: Ungarn 25,7 % von 7875 km, DDR 19,7 % von 14 005 km, CSSR 26,9 % von 13 116 km, Polen 38,8 % von 26 848 km, UdSSR 34,8 % von 145 576 km). Die Streckendichte ist in Bulgarien mit 38,7 km je 1000 km² gering (Ungarn 85, DDR 129, Polen 85,9, Rumänien 47,1).

1987 wurden 80,3 Prozent der Gütertransportleistung im elektrischen Betrieb befördert.

Der Bahntransport wird erheblich durch die Eingleisigkeit erschwert. Bis heute sind nur 295 km Strecke zweigleisig ausgebaut. Eine Besonderheit sind die 245 km mit 760 mm Spurweite, die Septemvri und Pazardzik mit den im Piringebirge gelegenen Ortschaften Razlog, Bansko und Dobriniste verbinden.

Werkstätten, Verwaltung

Mit dem Bau der ersten Strecken entstanden 1866 Werkstätten in Ruse, 1889 in Sofia, 1906 in Burgas und 1920 in Drjanovo. Nach dem Zweiten Weltkrieg begann eine eigene Fahrzeugproduktion, sowie das Forschungsinstitut für Eisenbahnverkehr in Sofia.

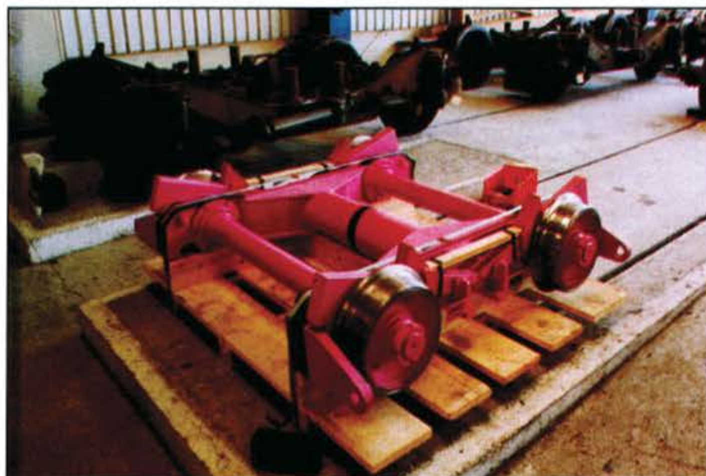
Die Generaldirektion der Eisenbahn hat ihren Sitz in Sofia und untersteht dem Verkehrministerium. Ihr zugeordnet sind drei regionale Bahnverwaltungen in Sofia, Plovdiv und Gorna Orjachovica.

Die Bahn im Umbruch

Vom Sturz des Staats- und Parteichefs Shivkov ist die Eisenbahn nicht nur durch das Entfernen kommunistischer Symbole und Namen von Lokomotiven und Bahnbetrieben betroffen. In der zu Anfang 1991 gebildeten Koalitionsregierung ist für die Bahnen der sozialistische Verkehrsminister Pavlov zuständig. Ihm sind Mitarbeiter aus anderen Parteien zugesellt. Die bisherigen Einheitsgewerkschaften haben sich vom kommunistischen Regime distanziert. Außerdem besteht eine unabhängige Gewerkschaft, die den Eisenbahnern die Anküpfung an alte Traditionen erleichtert. Allerdings ist eine Lösung der schweren Wirtschaftskrise und eine Modernisierung der bulgarischen Eisenbahnen ohne innere Reformen und Hilfe von Außen kaum möglich.

Dr. Hans-Joachim Hoppe, Köln

TGV-Rollbock



Um die bei Alsthom in La Rochelle für den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Spanien im Bau befindlichen TGV von der französischen Grenze über die Breitspur auf die neuen spanischen Regelspur-Hochgeschwindigkeitstrassen überführen zu können, baut eine Schweizer Firma diese Rollböcke, hier im Bw Paris-Chatillon, wo die spanischen TGV eingefahren werden. *MEB*

Elektrisch zwischen ČSFR und Ungarn



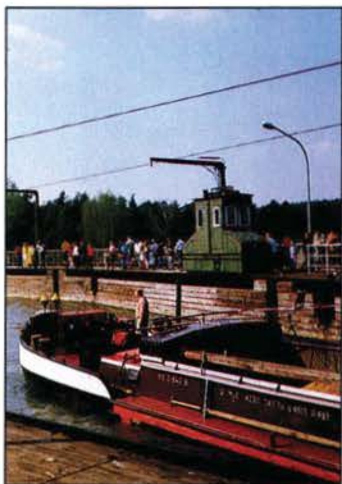
Bereits seit Mai 1991 ist ein weiterer grenzüberschreitender Schienenstrang, und zwar zwischen Rusovce (ČSFR) und Rajka (Ungarn), elektrifiziert. Der dadurch entfallende Lokomotivwechsel ermöglicht eine durchschnittliche Fahrzeiteinsparung von 35 Minuten. Zweisystemlokomotiven fahren jetzt von Prag bis nach Rajka durch. Auf dem Bild: »Meridian« überquert die nicht mehr sichtbare Staatsgrenze.

Text und Foto: D. Selecký, Bratislava

Besuch lohnt sich immer

Mit Inbetriebnahme des bekannten Schiffshebewerkes Niederfinow wurde auch eine dazugehörige Treidelbahn eröffnet. Die Länge des elektrifizierten Gleisnetzes betrug immerhin rund 12 km. Das mit 500 V/50 Hz-Wechselstrom betriebene Werkbahnnetz wurde 1980 endgültig stillgelegt. Eine der acht dort eingesetzten Elloks blieb erhalten und kann heute im Bereich des Schiffshebewerkes als technisches Denkmal bewundert werden (siehe Bild). »me« berichtete im Heft 9/85 auf Seite 15 ausführlich über diese Bahnanlage.

MEB; Foto: V. Thie, Berlin



Reichsbahnlokomotiven in Niedersachsen



DR-Triebfahrzeuge fuhren schon in den früheren Jahren planmäßig auf DB-Gleisen. Bis 1976 wurde Hamburg-Altona mit Lokomotiven der Baureihen 03 und 01.5 angefahren. Teilweise rollten DR-Lokomotiven auch bis Helmstedt, Hof und Bebra. Nach der Grenzöffung 1989 gehörten DR-Lokomotiven plötzlich in Northeim, Kassel und Regensburg zum täglichen Bild. Mit Beginn des Sommerfahrplanabschnittes 1990 sind Lokomotiven der DR zusätzlich in Hannover bzw. in großen Teilen Niedersachsens zu sehen. Dabei handelt es sich um die Strecken in Richtung Wolfsburg/Stendal und Braunschweig/Helmstedt. Die IR- und D-Züge werden mit Lokomotiven der Baureihen 119 und 132 gefahren. In die Lokumläufe eingebunden sind außerdem Nahverkehrszüge. Auf dem Bild: IR 2045 hat soeben den Tunnel unter dem Elbe-Seiten-Kanal bei Calberlah verlassen.

Text und Foto: Ch. Fricke, Hannover

Streckenerneuerung Leipzig – Hof

Bereits seit 1984 wird die ehemalige sächsisch-bayrische Eisenbahn saniert. Ab Gaschwitz erneuerten Baueisenbahner des Gleisbaubetriebes Bitterfeld nicht nur das Gleisbett, sondern auch die gesamten Entwässerungs- und Drainageanlagen. 1988 konnten die Bauarbeiten in Paditz an der Rbd-Grenze Halle/Dresden beendet werden.
Gleich nach der Wende schlossen sich Sanierungsarbeiten auf der Trasse zwischen Plauen und Syrau an. Hinzu kam das zweite Gleis bis Mehltheuer. Zwischen Lehndorf und Gößnitz sind inzwischen beide Gleise gereinigt und erneuert worden. In Zehma wurde eine neue Pleisebrücke errichtet. Noch ausstehende Bauarbeiten auf den Streckenabschnitten Paditz – Lehndorf, Gößnitz – Werdau, Naumark – Reichenbach, Reichenbach – Plauen, Mehltheuer – Reuth und Feilitsch – Hof werden bis Juni dieses Jahres beendet. Ab 1993 folgt die Elektrifizierung des Abschnittes Hof – Reichenbach. *V. Haak, Altenburg*

Kiesbahn stillgelegt

Mit der Übernahme des Kieswerkes Schönau durch die Firma Papenburg wurde der Kiesabbau und somit auch der Betrieb der 1888 eröffneten und 800-mm-spurigen Werkbahn in Leipzig-Lindenau eingestellt (siehe „me" 7/88). Ende Mai 1991 fuhren die letzten Züge aus den Schönauer Gruben zur Siebanlage. Letztere wurde inzwischen ebenso abgebrochen wie die mit ihr verbundene Gleisanlage. Derzeit liegt noch etwa 1 km Streckengleis, das nur dem innerbetrieblichen Verkehr dient. Im Einsatz ist eine Diesellokomotive des Typs Ns 3. Noch 1989 wurde eine Ns 3 (LKM 249268/1960) vom Stahlwerk Riesa gekauft und in der Außenstelle Leipzig des Raw Halle durch einen komplizierten Rahmenumbau von 600- auf 800-mm-Spur umgebaut. Kürzlich stellte der Bahnclub Zschocher (ehemalige DMV-AG 6/58) beim Rat der Stadt Leipzig und der Firma Papenburg den Antrag, die restlichen Bahnanlagen unter Denkmalschutz zu stellen. Sollte positiv entschieden werden, würde Leipzig bald über eine Museumsfeldbahn verfügen. *U. Köhler, Leipzig*

Eine P 8 für Bochum-Dahlhausen



Das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen der DGEG hat von der Deutschen Reichsbahn die Dampflokomotive 38 2267, ein Vertreter der berühmten preußischen Gattung P 8, gekauft. Am 18. und 19. Oktober 1991 wurde die Maschine per Kran von ihrem bisherigen Aufstellort an der DR-Ausbildungsstätte in Wiednitz (Sachsen) gehoben und wieder auf die Gleise gesetzt.

Im November 1991 wurde sie zur Hauptuntersuchung ins Raw Meiningen gebracht, um in der Fahrsaison 1992 den »Museumszug im Ruhrtal« des Eisenbahnmuseums zwischen Hattingen und Wengern Ost zu ziehen. Sie tritt damit die Nachfolge einer anderen Preußin, der T 12 (74 1192), an. Die Ruhrtalbahn war früher Stammstrecke sowohl der P 8 als auch der T 12. Zuvor sind jedoch noch Einsätze in Thüringen – rund um das Raw Meiningen – geplant. Da der Verkauf von DR-Loks in die alten Bundesländer in letzter Zeit teilweise auf Kritik gestoßen ist, legt das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen Wert auf die Feststellung, daß der Erwerb der P 8 mit ausdrücklicher Zustimmung und tatkräftiger Unterstützung der Reichsbahner möglich geworden ist, die seinerzeit den Erhalt der Lok initiierten.

Kauf und Hauptuntersuchung der 38 2267 übersteigen jedoch die finanziellen Möglichkeiten des Museums, auch wenn ein Teil der Kaufsumme bereits durch Spenden gedeckt ist.

Deshalb bittet das Museum alle Eisenbahnfreunde um Mithilfe, damit im Ruhrgebiet wieder eine P 8 dampft. Um Spenden wird gebeten auf das Konto (Nummer 1300 664) der Stadt Bochum bei der Sparkasse Bochum, BLZ 430 500 01, Stichwort »P 8 Eisenbahnmuseum«.

Über alle Beträge gibt es eine Spendenbescheinigung, die steuerlich geltend zu machen ist. Ein zusätzliches Dankeschön gibt es für Spenden ab einer bestimmten Höhe: ab 51 DM eine Einladung zu einer Sonderfahrt mit der P 8, ab 101 DM zusätzlich ein Metall-Gußrelief der Lok, und ab 251 DM kommt eine Jahreskarte für zwei Personen zum kostenlosen Museumseintritt und zur kostenlosen Benutzung des Museumszugs im Ruhrtal hinzu.

Text und Foto: DGEG, H. Vogelsang

Strecke Leipzig – Dresden wird ausgebaut



Das Streckenerneuerungsprogramm sieht u. a. vor, die Strecke Leipzig – Dresden baldmöglichst mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h befahren zu können. Vom 29. April bis 1. Juni 1991 wurde auf dem linken Gleis des Streckenabschnittes Oschatz – Bornitz (km 53,0 – 58,1) ein Anfang gemacht. Völlig neu gebaut sind Ober- und Unterbau sowie die Trainageeinrichtungen.

Auf dem Foto: Anbringen der Fahrleitung nach den umfangreichen Sanierungsarbeiten.

Text: R. Scheffler; Foto: W. Albrecht

99 534 in Geyer



An das ehemalige Thumer Schmalspurnetz auf dem früheren Bahnhof Geyer erinnert seit 1976 die Denkmallok 99 534, eine sächsische IV K. Später sind der letzte betriebsfähige vierachsige Personenwagen mit Holzbeplankung (Nr. 970-369), ein zweiachsiger Gepäck- bzw. gedeckter Wagen sowie eine Schmalspurdraisine hinzugekommen. Das Thumer Schmalspurnetz wurde zwischen 15. Dezember 1886 und 1. Oktober 1911 eröffnet. Mit 43,32 km Länge erreichte es seine größte Ausdehnung. Zwischen 15. August 1967 und dem 31. Dezember 1975 wurde der Betrieb auf allen Strecken abschnittsweise eingestellt. Trotzdem ist die Deutsche Reichsbahn hier noch präsent: Im ehemaligen Bahnhof Thum und auf dem Marktplatz in Ehrenfriedersdorf werden Fahrkarten für beide deutschen Bahnen verkauft.

Text und Foto: B. Kuhlmann, Berlin

Bewegte Geschichte einer Werklokomotive



Die Lokomotive TGM 23B-009, gebaut in Woroschilowgrad im Jahre 1981, ausgeliefert mit der Fabrik-Nummer F 222 diente zunächst als Werklokomotive 1 bei Borsig in Berlin, bekam 1986 ein neues Einsatzgebiet bei Thyssen Berlin. Instand gehalten wurde die Lokomotive im früheren Raw Tempelhof. Im Oktober 1989 ist die Lokomotvie von der DR übernommen worden, aber sofort danach an das damalige volkseigene Metallkombinat Berlin zur Bedienung des Güterbahnhofs Hohenschönhausen weitergegeben worden.

Das Bild zeigt die Lokomotive auf dem Güterbahnhof Berlin Nordost während der Nachtstunden des 19. März 1990.

Text und Foto: C. Haberland, Berlin

Auf den Winter vorbereitet...



... sind die Eisenbahner auf der Schmalspurbahn Oschatz – Mügeln – Kemmlitz. Bereits seit November 1990 ist dieser Schneepflug (s. a. »me« 8/90) in Mügeln beheimatet und steht hier auf Abruf bereit. Zur Verständigung zwischen Lokpersonal und Schneepflugbesatzung besteht eine Signalanlage.

Text und Foto: J. Albrecht, Oschatz

Eisenbahnmuseum im Pflegeheim



Gleich zwei Fahrzeuge übernahm in der zurückliegenden Zeit das Pflegeheim in Hamburg-Farmsen. Zum einen handelt es sich um den Gotha-Beiwagen 263 045-6 (siehe Bild und »me« 1/90), der anläßlich des 800jährigen Bestehens des Hamburger Hafens von der einen in die andere Elbestadt gelangte. Zum anderen erhielt die DR-Lokomotive 52 8165 hier eine neue Heimat. Die Maschine wurde am 6. August 1991 im Park des Pflegeheims aufgestellt.

Text und Foto: A. Pucka, Dresden

BR 234 fuhr 145 km/h

Zwischen Golßen und Wünsdorf der Strecke Dresden – Berlin fuhr am 7. November 1991 erstmals eine 132er, die jetzige 234 335 des Bw Magdeburg, 145 km/h. Möglich wurde diese Geschwindigkeit durch die Änderung der Übersetzung am Achsgetriebe. Hinzu kamen neue Bremssohlen, Magnet- und Absperrventile sowie ein Hilfsluftbehälter.

F. Heilmann, Cottbus

Täglich Bratislava – Wien



Die neue politische Lage in Europa führt ständig zu steigenden Reisezugleistungen zwischen Österreich und der ČSFR. So verkehrt viermal täglich in beiden Richtungen der Schnellzug Bratislava – Wien in knapp 70 Minuten mit nur kurzen Betriebshalten auf beiden Grenzbahnhöfen. Das Bild zeigt den Mittagszug Wien – Bratislava auf der »Roten Brücke« kurz vor der Endstation; infolge der Einführung des »Austro-Taktes« ist diese Verbindung die erste »im Takt« auch bei den ČSD.

Text und Foto: D. Selecký, Bratislava

Laubenanbau



Als Laubenanbau und technisches Denkmal bleibt ein Teil des Straßenbahntriebwagens 234 (ex 334) der Chemnitzer Straßenbahn im Garten von Lutz Herrmann erhalten. Nach Stillegung der letzten Schmalspurstraßenbahnstrecke im damaligen Karl-Marx-Stadt. 1988 wurde die Fahrzeugkastenvorderfront des Tw 234 in vielen Einzelteilen zerlegt übernommen und im Garten auf einen Sockel wieder mühevoll zusammengebaut. Äußerlich in den Zustand der 40er Jahre mit Lüftungsblechen und Richtungsschilderkasten versetzt, präsentiert sich das 1928 von Busch in Bautzen gebaute Fahrzeug als Denkmal und Laubenanbau.

Text und Foto: L. Herrmann, Chemnitz

E 44/244 - Indienststellung und Ausmusterung

Die berühmte E 44/244 ist auch von den Strecken der DR endgültig verschwunden. Nachstehend die Indienststellungs- und Ausmusterungsdaten dieser Maschinen:

Lok-Nr.	aus UdSSR zurück	Abnahme (ID)	erstes Bw	ab letztes Bw	ausgemustert am
030	09.07.52	28.06.61	LW	13.09.70	LW 14.06.81
031	23.07.52	30.09.55	HP	04.10.83	Wa 31.01.89
042	21.07.52	22.12.55	HP	01.01.68	LW 29.02.72
044	21.07.52	03.01.60	Wf	15.10.86	Ro[1)]
045	27.07.52	29.08.55	Kn	31.10.84	LW08.06.89[2)]
046	21.07.52	28.06.58	MB	17.06.70	LW[3)]
048	21.10.52	26.03.56	Kn	10.08.89	Ef 08.09.90[4)]
049	29.07.52	30.06.58	MB	25.05.78	HP 01.07.79[5]
051	15.07.52	30.08.55	HP	02.07.81	LW abgest. 30.03.91, 1x)
052	04.07.52	09.55	Hp	03.58	Bt 31.07.70
053	27.07.52	22.09.58	LW	23.09.58	LW 24.04.61
054	15.07.52	03.10.59	Bt	14.02.71	LW 26.06.87
063	24.07.52	24.11.58	LW	24.11.58	LW 06.12.77[6)]
068	27.07.52	22.08.58	LW	21.10.78	HP 02. 80
069	16.07.52	31.08.55	HP	05.08.86	HP 10.11.86[7)]
073	09.07.52	18.11.55	HP	07.06.66	LW 08.05.74
092	24.07.52	29.09.55	HP	01.06.72	Lr 29.11.78
095	27 07.52	30.11.58	LW	01.06.72	Lr 03.08.81
101	04.07.52	06.12.55	Kn	09.07.72	LW 24.12.75
102	24.07.52	24.12.58	LW	24.07.72	Wa 01.04.82
103	04.07.52	20.02.56	HP	08.09.89	Wr[8)]
105	23.07.52	29.09.55	HP	14.11.86	HP 04.09.91[9]
108	09.07.52	30.09.55	HP	25.05.88	HP04.09.91[9)]
109	16.07.52	28.12.55	HP	05.05.81	Wf 03.06.83
112	09.07.52	24.11.55	HP	27.09.70	HP03.07.79[10)]
113	27.07.52	31.12.58	MB	26.05.81	LW 85[11)]
114	21.07.52	03.11.55	HP	18.07.80	Ef 18.02.88
123	04.07.52	24.03.61	LW	09.05.66	HP02.09.76[12)]
124	23.07.52	27.12.55	HP	26.08.67	Wa13.06.88[13)]
125	27.07.52	22.01.59	LW	12.03.71	Wa 06.82[2)]
127	24.07.52	06.12.55	Kn	86	Wa 14.1.89[14)]
128	21.07.52	15.11.55	HP	25.10.86	Wf04.09.91[13)]
130	09.07.52	27.10.55	HP	12.11.75	Lr 17.04.80
131	04.07.52	28.02.59	LW	04.02.88	LW[15)]
132	05.07.52	30.09.55	Kn	27.09.80	LW 04.08.81
133	09.07.52	18.10.55	HP	19.11.84	HP 13.06.88
134	05.07.52	30.01.56	HP	28.09.80	LW 28.05.85[16)]
135	21.07.52	18.10.55	HP	04.12.86	Wa 21.04.87
136	21.07.52	31.12.55	HP	14.12.85	Wb 01.12.87
137	23.07.52	29.09.55	HP	17.02.89	Ro 04.09.91
139	23.07.52	25.09.55	HP	31.05.88	LW abgest. 02.06.91[17)]
143	16.07.52	19.09.55	HP	10.12.87	Sn[8)]
146	15.07.52	01.11.55	HP	16.07.71	LW30.06.81[18)]
148	04.07.52	30.12.55	HP	10.12.87	HP[8)]
151		28.10.58	Bt	01.01.88	Ef 31.01.90
178		31.08.60	HP	35.05.70	Wa 23.10.73

x) am 26. 07. 91 an Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen
Alle Lok ohne Angabe des Verbleibes sind zerlegt.

Legende:
LW Leipzig Hbf West, HP Halle P, Wa Leipzig-Wahren, Wf Weißenfels, Ro - Bw Rostock, Kn Köthen, MB Magdeburg-Buckau, Ef Erfurt, Bt Bitterfeld, Lr - Engelsdorf, Wr Wismar, Wb Lutherstadt Wittenberg, Sn Schwerin, EVG Energieversorgungsgerät. *D. Bözold, Ilmenau*

Verbleib:
1) Trad. Lok Dessau
2) abgest. Bw Chemn.-Hilb.
3) Museumslok, Bw LW
4) zerl. 02.91
5) EVG Reichenbach (Vogtl.)
6) EVG Magdeburg-Rothensee
7) EVG Halle III
8) in Betrieb
9) abgest. HP
10) EVG Halle II, Altenburg
11) EVG, Berlin-Pankow
12) EVG Halle I, Leipzig Hbf
13) abgest. Raw Dessau
14) EVG Leipzig-Wahren Gbf
15) ab 12.88 im MVT Berlin
16) abgest. Bw Rostock
17) Bw LW (betriebf.)
18) EVG Erfurt Hbf

Zwei 112er



Das Bild von den Lokomotiven 112 013 (mit N 4902) und 112 214 (mit N 7967) vom 15. Oktober 1991, festgehalten in Cottbus, wird in die deutsche Eisenbahngeschichte eingehen. Die bereits im vergangenen Jahr begonnene Umzeichnung aller ehemaliger DR-Lokomotiven machte eine solche Aufnahme möglich. *Text und Foto: F. Heilmann, Cottbus*

Elektrisch und schmalspurig

Die 5,9 km lange Schmalspurbahn Trenčín – Trenčíanske Teplice in der Westslowakei ist die einzige elektrisch betriebene Bahn der Spurweite 760 mm. Am 27. Juli 1909 eröffnet und von Anfang an elektrifiziert, verbindet sie den auch im Ausland bekannten Kurort mit der Hauptstrecke Bratislava – Košice. Ursprünglich verkehrten zweiachsige straßenbahnähnliche Triebwagen für 600-V-Gleichstrom ungarischer Herkunft. 1951 wurden sie durch drei Bo' Bo'-Triebwagen samt Beiwagen aus der Waggonfabrik Studénka ersetzt. Die 14 800 mm langen Fahrzeuge für 0,95 kV haben 90 kW Dauer- und 120 kW Stundenleistung und sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ausgelegt, mit Druckluftbremsen sowie einer automatischen „Compact - System"-Kupplung ausgerüstet. Bei einer Modernisierung wurden die Beiwagen in Steuerwagen umgebaut, so daß das Umsetzen auf den Endbahnhöfen entfallen konnte. Jeder Wagen kann 80 Fahrgäste aufnehmen. Das entspricht dem hier herrschenden Verkehrsaufkommen.

Die eingleisige Strecke wird von einem Triebzug in 17 Minuten zurückgelegt. Der maximale Zugabstand beträgt je Richtung 40 Minuten. Die in der Streckenmitte vorhandene Ausweichstelle wird nur in Ausnahmefällen genutzt.

Eine Stillegung dieser Schmalspurbahn ist nicht vorgesehen. Erst kürzlich wurden die Bahnanlagen total erneuert.

Text und Foto: D. Selecký, Bratislava

Vollsperrung Mai 1993

Die Hauptstrecke vom Ruhrgebiet über Hamm nach Kassel (KBS 340) wird ab Mai 1993 zwischen Soest und Paderborn ein Jahr lang voll gesperrt. Die Bundesbahn hat sich zu dieser einschneidenden Maßnahme entschlossen, weil der Ausbau der Strecke auf 160 km/h bei laufendem Betrieb vier Jahre dauern würde. So rechnet man damit, einen schnellen Zubringer für die ICE-Strecke in Kassel schon ab Mai 1994 zu haben.

Während der Vollsperrung sollen Fernzüge über Hannover umgeleitet werden.

Johannes Glöckner, Dortmund

Schweineschnauzen



Auf der im Jahre 1907 entlang des Finowkanals entstandenen, regelspurigen Kleinbahn Eberswalde – Schöpfurt gab es neben einem regen Güterverkehr zu Industriebetrieben von Anbeginn auch einen nicht zu unterschätzenden Personenverkehr. Er wurde unter anderem von Sonntagsausflüglern aus Berlin genutzt. Die Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft AG Frankfurt (Main) beschaffte für den von ihr betriebenen und inzwischen als Eberswalde-Finowfurter Eisenbahn bezeichneten Verkehrsbetrieb in den 30er Jahren Wismarer Schienenbusse der Bauart Hannover. Nach Übernahme aller Privat- und Kleinbahnen durch die DR im Jahre 1949 wurden die Schienenbusse zunächst mit Personal zur Inselbahn nach Usedom umgesetzt, um den Zugverkehr zwischen Peenemünde und Heringsdorf mit abzusichern. Von etwa 1953 bis etwa 1963 waren die Fahrzeuge dann wieder zwischen Eberswalde und Finowfurt im Einsatz.

Das Foto zeigt den ehemaligen Angestellten dieser Bahn Reinhold Krähe in Personalunion als Triebwagenfahrer, Zugführer und Schaffner vor »seinem« Schienenbus.

Text und Bildsammlung: F. Bellin, Berlin

Dampfmaschinen auf Rügen

Herr Karsten, ein gebürtiger Sargarder, hatte zu einem Dampfmaschinen-Treffen eingeladen auf die Festwiese in Sargard (Rügen). Und sie kamen, die Besucher aus nah und fern und etwa 70 Modellbauer aus den alten und neuen Bundesländern, aus Schweden, Holland, Österreich und aus England.

Gezeigt wurden Dampfmaschinen in jeder Form, von einfachen Wärmemaschinen mit hängenden, stehenden und liegenden Zylindern bis zu Maschinen mit Einfach- und Verbundtriebwerken, aus allen Epochen der historischen Entwicklung der Dampfmaschine. Wahre Prachtstücke waren darunter und Präzision, handwerkliches Können, Chrom und Farbe wetteiferten miteinander um die Gunst der Zuschauer. So wurden stationäre und mobile Dampfmaschinen ausgestellt, ob in Modellschiffen mit Fernsteuerungen oder als Dampftraktor in Miniausführung und als Fortbewegungsmittel für den Erbauer und seine Gäste. Der kleinste Traktor wog etwa 2 kg, den größten brachte Herr Reithmayer aus Österreich mit, er wog fast drei Tonnen. Dazu reiste der Österreicher mit Auto und Spezialanhänger an, eine bewundernswerte Leistung, wenn man bedenkt, daß dazu mehr als 600 km Entfernung zu überwinden waren.

Für die Modelleisenbahner war eine mobile Vierschienenanlage mit drei Spurweiten (3 1/2 Zoll, 5 Zoll und 7 1/4 Zoll) aufgebaut, in deren Mitte eine Drehscheibe mit Anheizgleisen eingerichtet worden war. Wagen- und Lokomotivmodelle waren in unterschiedlichen Maßstäben zu sehen, exzellente Eigenbauten, Bausatz- und Fertigmodelle. Die meisten standen unter Dampf und zogen ihre Lokführer und eine begeisterte Kinderschar über die Runden. Das feucht-kühle Wetter ließ dabei große Dampfwolken entstehen.

Die etwa 3000 Besucher waren begeistert. Der Reiz der technischen Wunderwerke aus vergangenen Epochen zog alle in seinen Bann, eine beabsichtigte Wirkung der Veranstalter.

Siegfried Wollin



Hochbetrieb an der Drehscheibe: Jeder möchte als Erster mit seinem »Dampfer« auf die Strecke, um seine Runden drehen zu können.



Das Prunkstück unter den Dampftraktoren: Die Reithmayersche Straßenlokomotive, drei Tonnen schwer und fast 2,80 Meter lang.

Fotos: Siegfried Wollin

DB 212

Bereits die ersten Bauprogramme der Deutschen Bundesbahn sahen die Entwicklung einer Mehrzweckdiesellokomotive der Leistungsklasse 800 bis 1 000 PS (588 bis 736 kW) vor. Nach Konstruktion, Bau und Erprobung von zehn Musterlokomotiven der Baureihe (BR) V 80 wurden die technischen Forderungen für eine Diesellokomotive präzisiert, die sowohl für den schweren Rangiereinsatz als auch für den schweren Nebenbahndienst und den leichten Hauptstreckendienst einsetzbar sein sollte. Für die Streckenlokomotiven waren zwei Varianten vorgesehen: die V 100^1 mit 810-kW-Dieselmotor (jetzt BR 211) und die V 100^2 mit 993-kW-Motor (jetzt BR 212). Gemeinsam mit sechs Vorauslokomotiven der V 100^1 wurde 1958 auch die leistungsstärkere Probelokomotive V 100 2001 gebaut und getestet. Bis 1965 entstanden insgesamt 371 Lokomotiven der BR V 100^2 bzw. 212. Sie haben sich im Einsatz sehr gut bewährt und wurden wegen ihrer höheren Motorleistung gegenüber der BR 211 beim Personal immer beliebter. Ein Teil der Lokomotiven erhielt Wendezugsteuerung und kann so noch universeller eingesetzt werden. Bis Anfang 1990 waren nur acht Lokomotiven dieser BR ausgeschieden: fünf waren umgerüstet worden zu Tunnelrettungszug-Lokomotiven der BR 214, und drei mußten nach schweren Unfällen zerlegt werden.

Auf dem vollständig geschweißten Rahmen sind in zwei Maschinenvorbauten der Dieselmotor und alle Hilfseinrichtungen untergebracht. Zur Zugheizung mit Dampf ist ein automatischer Ölheizkessel installiert. Alle Lokomotiven wurden mit Zugbahnfunk nachgerüstet, in einige wurde zusätzlich Rangierfunk eingebaut.

W. Glatte



Lokomotiven 212 026 (links) und 212 071 (rechts) Anfang März 1991 im Bw Würzburg

Foto: Petereit

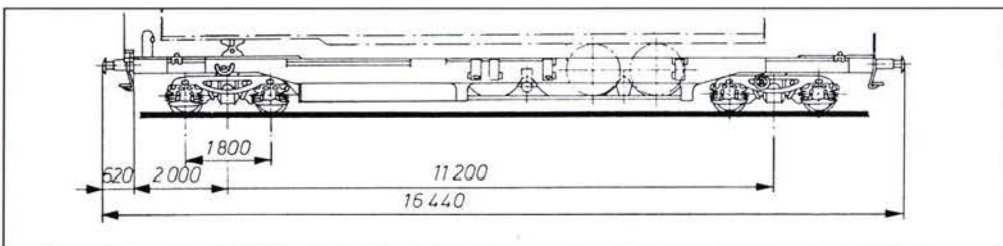


Lokomotive 212 141 mit ursprünglicher Farbgebung auf dem Bahnhof Uelzen im Dezember 1990

Foto: Dr. Ruppert

Sks(s)-z 707

Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngröße N, Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33; Z: x 0,72



Ausgewählte Daten: Ladefläche: - m^2 · Ladevolumen: - m^3 · Tragähigkeit: 35,t (mit Handbremse) · Eigenmasse: 16,5 t (mit Handbremse)

Um den Behälterverkehr weiter ausbauen zu können, ergänzte die Deutsche Bundesbahn ab 1972 ihren Flachwagenbestand um Fahrzeuge der Gattung Sks(s)-z 707. Die Be- und Entladung von 6 m, 7 m, 8 m und 12 m langen Wechselbehältern ist nur mit entsprechender Ladetechnik möglich. Zwischen den Seitenlangträgern existieren Taschen zur Aufnahme der Räder. Die Drehgestelle sind mit Rollenlagerradsätzen und Schraubenfedern ausgerüstet. Die Räder haben einen Laufkreisdurchmesser von 730 mm.

Umklappbare Riegelplatten dienen zur Aufnahme und Befestigung der zu transportierenden Behälter. Darüber hinaus eignet sich der Wagen auch zum Transport von kranbaren Sattelanhängern mit einer Masse bis 35 t. Vorhanden ist außerdem eine stufenlose selbsttätige pneumatische Lastabbremseinrichtung.



Lokomotive 212 025 im Jahre 1984

Foto: DB-Fotodienst/Rech

DB 212

Zeichnung im Maßstab 1:120 ≙ Nenngröße TT, Nenngröße 0: x 2,67; H0: x 1,38; N: x 0,75; Z: x 0,55



Ausgewählte Daten: Radsatzordnung B'B' · Antriebssystem Hydraulik · Höchstgeschwindigkeit 100 km/h · größte Anzugskraft 176 kN · Dauerleistung 993 kW · Dienstmasse 63 t



Güterwagen der Gattung Sks 707 im Jahre 1981

Foto: DB-Fotodienst/Mantel



Die 212 106 mit der ursprünglichen Farbgebung, aber veränderten Zierstreifen auf dem Bahnhof Uelzen im Dezember 1990

Foto: Dr. Ruppert

Das Modell Eisen Bahner -FAHRZEUG-LEXIKON!

Sichern Sie sich jetzt alle 90 Karten:

Dampflokomotiven: BR 001 · **Elektrolokomotiven:** BR 103, BR 110, BR 110 001/2/3/4/5, BR 111, BR 118, BR 120, BR 139, BR 140, BR 141 · **Diesellokomotiven:** BR 202, BR 216, BR 218, BR 230, BR 240, BR 290/291 · **Triebwagenzüge:** BR 401 · BR 472/473, BR 614, BR 628/928 · **Reisezugwagen:** ABm 241 · AByl 411.0, Aüm 203, Avmz 801/801.8, Bcmh 246, Bnrzb 724, Bvmz 802/ Bsmz 803, Dms 902, WDm 840, WLABsmh 166.0, WSmz 804 · **Güterwagen:** E037 (Omm 52), Eaos 106, Gbs 254, Hbis 299, Hbis 302, Rmms 664, Sps 719, Tals 967, Tbis 870, Tdns 934.

Modell Eisen Bahner -EXKLUSIV:

- Ein umfassender Überblick über Loks, Wagen und Sonderfahrzeuge der Bahn.
- Mit Abbildungen in allen Originalfarben.
- Mit den technischen Daten und Maßen.
- Auf stabilem Karton zum Sammeln.
- In jeder Ausgabe MODELL EISENBAHNER.
- Alle 90 bisher erschienenen Karteikarten im Komplettset.

Sichern Sie sich jetzt Ihr Komplettset. Damit Sie ein komplettes Archiv aufbauen können! Einfach Coupon ausfüllen und einsenden an MODELL EISENBAHNER-Bestellservice, Frau Helga Olbeeter, Postfach 1410, O-1086 Berlin.

Das Vorteils-Angebot:

Das Komplettset – mit allen bisher erschienenen 90 Karteikarten. Inklusive 16 nie im Heft veröffentlichten Startkarten. Und einem Inhaltsverzeichnis.

Für nur DM 20,–!

Komplettset-Bestellung:

☐ Ja, ich bestelle ______ Stück FAHRZEUG-LEXIKON-Komplettsets zum Preis von nur DM 20,– pro Stück (inkl. Porto und Verpackung) *. Damit mein Archiv komplett wird.

Ich zahle den Gesamtbetrag von DM ______:

☐ bequem und einfach per Bankeinzug

Kontonummer (kein Sparkonto) ______ Bankleitzahl (bitte vom Scheck abschreiben) ______

Name des Kreditinstituts ______

☐ Mit beigelegtem Verrechnungsscheck

Name, Vorname ______

Straße, Hausnummer ______

☐ O ☐ W
PLZ, Ort ______

Datum, Unterschrift ______

*Lieferung solange Vorrat reicht

MEB 2/92

MEB-Leseranlage mit neuen Ideen

Lesergunst und Leserfrust sind wie ein Seismograph, und als Zeitschriftenmacher sollte man sie sehr ernst nehmen. Hatte schon die Konzeption für unsere Leseranlage ein heftiges Für und Wider hervorgerufen, so erreichten uns nach der endgültigen Vorstellung ihres geplanten Aufbaus eine Reihe von herben Kritiken, ob der wachsenden Größe der geplanten Anlage.

Neue Räume

Der Umzug unserer Redaktion in ein neues Verlagshaus machte es möglich: Die Leseranlage befindet sich nun in der Redaktion und kann von hier aus ständig vervollkommnet werden. Damit konnten wir auch dem Wunsch unseres ständigen Mitarbeiters, Peter Zander, nach Übernahme der Anlage entsprechen. Ihm gilt unser Dank für die bisher geleistete Arbeit an diesem Projekt.

Neue Arbeitsbedingungen und eine neue Modellbau-Mannschaft befördern auch neue Ideen. Die Modelleisenbahner kennen das: Nichts ist so unbeständig wie der Aufbau einer Anlage. Laufend wachsen neue Ideen und drängen, in das Baugeschehen einbezogen zu werden. So auch in unserem Falle. Die Erkenntnis der Mängel am bisherigen Planungs- und Gestaltungsverlauf und die kritischen Bemerkungen einiger Leser ließen uns nach neuen Lösungen suchen.

Hinzu kommt, daß mit dem Umzug in die neuen Räume nicht nur mehr Platz zur Verfügung steht, sondern daß die Anlage in unserer Redaktion auch bessere Kommunikationsmöglichkeiten mit Modelleisenbahnern befördert, die aktiv am gemeinsamen Werk der Leseranlage mitarbeiten werden.

Modul-Tips

Module sind nicht nur eine Modeerscheinung, sie stellen auch in der Regel akzeptable Lösungen bei unüberwindlich erscheinenden inhaltlichen und räumlichen Problemen dar. So lag auch beim Nachdenken über die Leseranlage der Gedanke nahe, die Platte in Module – in diesem Fall handelt es sich um Segmente – zu zerlegen. Das Ergebnis war verblüffend!

Bei der grafischen Zerschneidung der 1,70 m x 5,00 m großen Anlage in 8 gleichgroße Teilflächen konnten 6 Segmente als Module wiederverwendet werden. Das Bahnbetriebswerk (2 Segmente), der Haltepunkt, die Stadtbrücke (gleichzeitig Tunneleinfahrt), der Schmalspurbahnhof und eine Stadtrandsiedlung mit Endschleife der Schmalspurbahn. Natürlich passen diese Teilflächen nicht unverändert in ein System, das dem Modulgedanken entspricht. Die inhaltliche Wiederverwendung ist aber unübersehbar; eine erstaunliche Feststellung.

Dazu kommen die beiden Wendeschleifenmodule (Schattenbahnhöfe), die von vornherein als Module konzipiert worden waren und als solche auch in die neue Konzeption übernommen wurden.

Mutig gemacht von diesem erfreulichen Ergebnis, entwickelten wir für den weiteren Ausbau der MEB-Leseranlage folgende Modul-Konzeption:

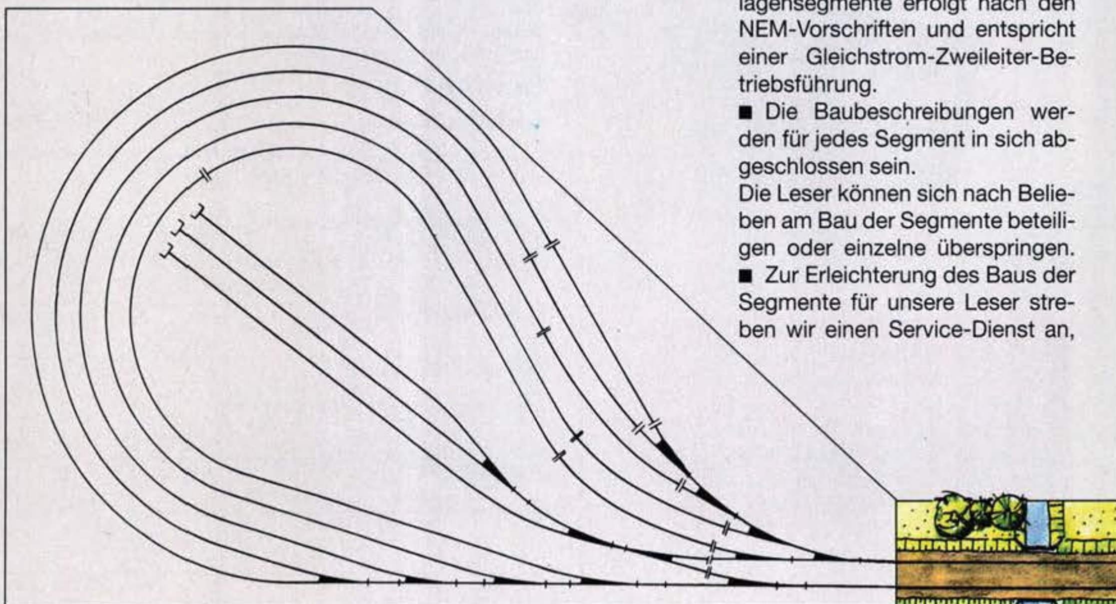
- Der Weiterbau der Leseranlage erfolgt in Modul-Bauweise.
- Es wird angestrebt, die Module nicht nur stirnseitig (hintereinander), sondern auch an den Flanken (nebeneinander) kompatibel zu gestalten.
- Die Schnittstellen werden nicht genormt. Insofern handelt es sich um Segmente.

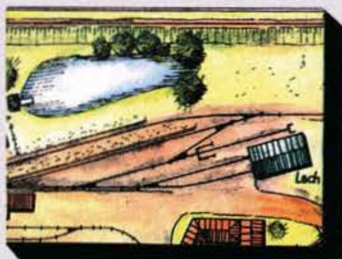
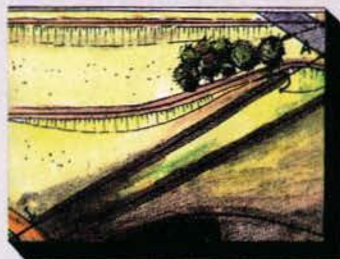
Eine freie Austauschbarkeit der Segmente ist nur bedingt möglich oder bleibt ausgeschlossen.

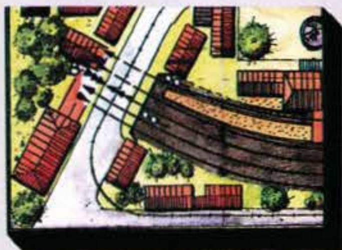
- Zum Anschluß von Modulen mit Normschnittstellen werden einzelne Segmente (Abzweigstellen, Anschlußstellen) gebaut, die mit genormten Schnittstellen (FREMO, Westmodul, Nordmodul) versehen sind.
- Die Elektroversorgung der Anlagensegmente erfolgt nach den NEM-Vorschriften und entspricht einer Gleichstrom-Zweileiter-Betriebsführung.
- Die Baubeschreibungen werden für jedes Segment in sich abgeschlossen sein.

Die Leser können sich nach Belieben am Bau der Segmente beteiligen oder einzelne überspringen.

- Zur Erleichterung des Baus der Segmente für unsere Leser streben wir einen Service-Dienst an,








Die zerschnittene bisherige, permanente Leseranlage zeigt ein ganz unerwartetes Ergebnis: Von acht Teilmodule waren sechs – zumindest thematisch – weiterverwendbar. Das waren die Stadtrandsiedlung mit Schmalspur-Schleife, der Schmalspurbahnhof, die Stadtbrücke (Tunneleinfahrt), der Haltepunkt und die beiden Teile des Bahnbetriebswerkes (von l. oben nach r. unten).

mit dessen Hilfe alle Teile für das jeweilige Segment (Kopfstück, Seitenteile, Verstrebungen, Trassenbretter und Verbindungsmittel) durch unsere Leser bezogen werden können.

Diese Konzeption ist nach oben offen, d. h. es werden Bauweisen für eine Vielzahl von Segmenten beschrieben, vom Streckenmodul bis zur Anschlußbahn. Ein Ende dieser Thematik ist nicht abzusehen, sie kann jedoch zu jedem Zeitpunkt abgebrochen werden.

Wendemodule

Eine Wendeschleife braucht (fast) jeder Modelleisenbahner auf seiner Anlage. Auch für Modul-Anlagen sind diese von großer Wichtigkeit. Dabei stellen sie in der Regel Sondermodule dar, die mit einer Normschnittstelle versehen werden, um als Ende an jedes Modul angeschlossen werden zu können. Die kleinste Modul-Anlage besteht demnach aus einem Modul und zwei Wendeschleifen-Modulen (Bild). Für unsere MEB-Leseranlage übernehmen wir Letztere von der bisher gebauten Anlage. Diese, als Schattenbahnhöfe konzipierten Wendemodule, stellen optimale Lösungen dar. Die 5gleisige Wendeschleife und die dazwischen liegenden 3gleisige Kehranlage läßt keine Wünsche offen. Natürlich können die Ausmaße verringert und den jeweiligen Platzverhältnissen des Besitzers angepaßt werden. Geht man von dem kleinsten nach NEM genormten Bogenradius von 363 mm aus und wird auf die Mehrgleisigkeit und die Abstellmöglichkeiten im Bogen verzichtet, kann die Breite des Wendeschleifenmoduls auf minimal 800 mm verringert werden. Natürlich wird dann auch die Länge drastisch reduziert, und man kommt mit einer Länge von etwa 1 200 mm aus. Im Inneren der Wendeschleife lassen sich sogar noch 1 bis 2 Gleise für eine Kehranlage unterbringen. Dieses allerdings stark verkürzt, jedoch für das Abstellen und Kehren eines Nebenbahntriebwagens mit Steuerwagen völlig ausreichend. Bei einem so drastisch verkleinertem Wendeschleifenmodul können sicher auch die verwendeten Bauteile wesentlich reduziert und somit die Massen verringert werden.

Die Kästen der Schattenbahnhöfe werden aus Brettern und Sperrholz angefertigt. Breite Rahmenteile werden aus Tischlerplatten von 16 mm Dicke herausgesägt. Diese Platten vereinen in sich geringe Masse mit genügend großer Stabilität. Auf Baumärkten oder beim Tischler erhält man sie in Längen bis zu 2 500 mm. Mit einer Stichsäge lassen sie sich leicht in beliebig breite Stücke auftrennen. Wichtig ist für die Bearbeitung des von uns gewählten Materials ein nicht zu grobes Sägeblatt und ein geringer Hub der Säge. Damit fasert das Deckfurnier kaum aus. Alle Teile werden zunächst ohne Leim zusammengeschraubt. Erst wenn alles paßt, werden die Teile nochmals auseinander geschraubt und, mit Leim versehen, wieder zusammengefügt. Holz sollte man immer leimen oder kleben und durch eine weitere Verbindungsart, wie Schrauben oder Nageln, sichern. Das Angebot an Leimen und Klebern ist äußerst vielfältig. Dazu an dieser Stelle Hinweise zu geben, würde den Rahmen dieses Beitrages sprengen. Den Modellbauer führen hier nur praktische Erfahrungen zum Ziel. Für die Korkbettung auf unseren Wendemodulen wurde beispielsweise Kontaktkleber verwendet. Damit war es möglich, die eingestrichenen Bettungsteile nach einer Ablüftungszeit von etwa 20 Minuten auf die ebenfalls eingestrichenen Trassenbretter aufzulegen und ohne weitere Hilfsmittel auch im Bogen sicher zu fixieren. Außerdem kann darauf sofort weitergearbeitet werden. Doch bevor die Korkbettung und die Gleise verlegt werden, müssen die hölzernen Anlagenteile gegen Feuchtigkeit geschützt werden. Das ist beim Bau von Modulen von besonderer Wichtigkeit, das diese wegen ihrer hohen Mobilität häufiger der Feuchtigkeit ausgesetzt werden, als Teile einer permanenten Modellbahn-Anlage. Es empfiehlt sich, stets die jeweils offen liegenden Holzteile mit geeigneten Holzschutzmitteln zu behandeln. Der Versuch, erst nach dem Verlegen der Gleise die Schutzanstriche aufzubringen, brachte keine sauberen Ergebnisse. Dazu werden die Rohbauteile mit Grundfirnis behandelt, anschließend zweimal vorgestrichen und abschließend eine matte Lackierung aufgebracht.

Georg Kerber/Peter Zander

Links:
Die kleinste Modulanlage: Ein Streckenmodul und zwei Wendeschleifen-Module. Sicher nicht der größte Spielspaß aber mit vielen Rangiermöglichkeiten, wenn man die Wendeschleifen-Module tatsächlich so aufwendig gestaltet. Es geht natürlich auch bescheidener. *Fotos: KLAWIAN*

Modell Eisen Bahner & Bahn Welt Güterschuppen

Anzeigenschluß für die nächsterreichbare Ausgabe, Heft 3/92, ist am 7. Februar 1992

Biete

Verkaufe Rokal TT Modelleisenbahn sowie Zeuke-, BTTB. Mit vielen Raritäten. Liste gg. 2,- DM Rückporto. Bernhard Schwinn, Holsteinische Str. 26, W-1000 Berlin 31, Tel. 030/877568

Spur-N-Material aus Sammlungsauflösungen günstig abzugeben. Große Auswahl. Kostenlose Liste anfordern bei M. Leidecker, Am Grenzgraben 13, W-6050 Offenbach

BTTB-Rokal-Krueger-TT-Sammlung, insgesamt oder in gr. Teilen zu verkaufen. Keine Einzelstücke. Uwe Tomforde, Europaring 20, W-2090 Winsen/Luhe

Berliner S-Bahn-Video, Strecke Erkuer - Wannsee aus Führerstandsicht, 82 min, 59,-. DM Versand per Nachnahme. Chiffre ME02/561579

Schutzrohrk. Typ CK9, Länge 17 mm, Ø 2,5 mm, belastbar 2 Amp., pro Stck. 2,- DM. Bernd Marklewitz, Marienstr. 18, O-1160 Berlin

Roco 01 + Flm 03 Stromlinie, nur probegel. wegen zu enger Radien je 120,- DM. Walter Kerker, Azaleenstr. 1, W-4800 Bielefeld 14

Strab.-Archiv Transpress 83-89, Bd. 1-7 kompl., 180,- DM, Bd. 4-6 kompl., 80,- DM. U. Koch, Steinsbergstr. 19A, W-6920 Sinsheim

Deutsches Eisenbahn Archiv, 8 Jahrgänge, 10 Ledereinbände, auch Tausch gg. Piko-N. Tel. 07571/5486

Verk. N-Spur-Anlage, 3,6 x 1,10 mit Loks, Wagen, Zub., Arnold, Triv, Rocco, Fleischm., Tel. W- 0911/753444

Über Jürgen Schnadwinkel, Haller Str. 10, W-4503 Dissen ATW ist der aktuelle DR-Aufkleber (Ø 100 mm) für 3,50 DM in Briefmarken zu beziehen.

Verkaufe TT E 70, grün, BR 35, 242, 250, 107, komplette H0/H0m-Anlage 1,70x0,80 (ca. 900,- DM), Modelleisenbahner 1970-79, Das Signal 35 Hefte, H0 Kö, 98,3, je 100,- DM. Daniel Löffler, Barlachstr. 45, O-7400 Altenburg

Verkaufe neuwertiges Piko-Material, (unbenutzt), ca. 30 Loks und 115 Wagen (H0), 20% Preisreduzierung bei Gesamtabnahme. Winfried Wöhlte, R.-Wagnerstr. 8, O-7580 Weißwasser

Große Stückzahlen EB-Zeitsch., Kursbücher, Kataloge, alte Banknoten, Diverses. Liste 2,40 DM. W. Gruschka, Weißenburgstr. 64, W-8600 Bamberg

Eisenbahn-Kurier 1977-1990, 14 Jahrgänge im Einband kpl. zu verkaufen gg. Höchstgebot. Andrea Hunger, Dyrotzer Weg 71, O-1542 Falkensee

Verk. H0e Technomodell, Wagen u. Gleise, Panier BS BR99, 633 TSSDETA Antriebe H0, Kleinbohrm.set. E. Rietz, Fr.-Schubert-Str. 12, W-7080 Aalen

Märklin I Preußenzug, neu, geg. Gebot, umfangreiche Mini-Club Loks, Wagen, Gleise, neu. Tel. W-02561/68420

Rheingold-Dampflok, H0, BR 18.3 DRG, Bestellnummer 4092, kleine Sonderserie von Liliput, handgealtert, nagelneu u. originalverpackt, 300,- DM einschl. Nebenkosten. Vedder, Machandelweg 5, W-3100 Celle 11

Verk. Fleischmann Spur N, Einzelteile, z.B. Elektrodrehscheibe, Waggons, Trafos usw. Tel. 08442/7491

LGB-Depeschen, 4028 HH u. Jw. 1982 zu verk. E. Möhl, Gertrudstr. 41, W-2870 Delmenhorst, Tel. 04221/74347

Espewe Skoda Bus (Zink), S-4001 Walze, Famulus, H3A u.a. TT-Praxis 2-15, Modellbahnkalender 63-91, alle glas. annal. Borsig, Essling. Lutz Ziebell, Dimitroffstr. 92, O-1055 Berlin

Verk. TT-alte Gleise: 1x DKW, 1x BWR, 3x BWL, 4x WR, 2x WL, 3x Entkupp., alles unben., nur zusam., DM 60,-. R. Pehle, Bl. 756/8. O-4090 Halle

Biete eine neue komplette Uniform der deutschen Reichsbahn, Mütze: 58, Jacke/Hose: 48, Hemd: 39. Chiffre ME02/561635

Aus Sammlungsüberbeständen Spur-0-Teile abzugeben. Liste anfordern bei M. Leidecker, Am Grenzgraben 13, W-6050 Offenbach

Modelleisenbahnführer, 11 Teile, 3 Ordner, NP 624,- DM für 450,- DM. Praxishandbuch für M.-Eisenbahner, 22 Teile, 5 Ordner, NP 1.222,- DM, 750,- DM, div. Eisenbahnzeitschriften, Liste anfordern. G. Schwarz, Hogenestweg 27, W-1000 Berlin 47





Uhrmacherwerkzeuge für den Eisenbahn-Modellbau, z.B. Gewindebohrer ab M 1,0, Laubsägeblätter, Mini-Abziehvorrichtung. Katalog MEB gegen DM 5,- per Scheck oder in Briefm. fohrmann-Werkzeuge, Postf. 146, W-4355 Waltrop. H

Spur N, 3 Trafos, 6 Loks (2 neu, 2 def.), 12 Waggons, 15 Häuser, viel Gleismaterial (18 Weichen etc.), 11 Tastenpulte, Matten usw., alles Piko. Nur zusammen für nur 200,- DM. Dieter Schneider, Bergstraße 2, O-9659 Marktneukirchen/ Vogtl.

Märklin Magazin, Jg. 65 bis 91, Märklin-Kataloge Jg. 64 bis 90, "EM" 1/73 bis 12/ 91, Jg. 77 u. 78 nicht vollzählig, versch. Kataloge. Liste gegen Freiumschlag. Günter Engelhardt, Roedernstr. 9, W-1000 Berlin 28

Verk. Fleischmann H0-Gleise (ca. 24 m), kompl. m. Weichen, DM 350,-. Walter Rotzer, Schloßstr. 3, W-8851 Schweinspoint

Eisenbahnzeitschr. MiBa 75-90, Eisenb. Mag. 77-87 (o. Übers.z.), Eisenb. (M&F) Journ. 75-90, Eisenb. Revue 80-4/85, Modelleisenbahner 10/78-89 (unvollst.), Welt der Eisenb. 3/78-9/79, 4/ 81-9/81, E.-lok Report 3/78-10/80, insgesamt od. jahrgangsweise gg. Gebot abzugeben. D. Meißner, Albgaustr. 31, W-7512 Rheinstetten 1

Neue Leser aufgepaßt! Verkaufe Modelleisenbahner 8-11/67 u. 1/73-6/82, komplett. K. Meißner, Gradierwerk 5, O-5322 Bad Sulza

Verk. H0: Set v. Sachsenmodelle, "Reisen wie die Roten Preußen, Sonderzug aus Pankow", gegen Gebot. Chiffre ME02/562271

Draisinen-Fotos und Unterlagen gesucht. Stefan John, Usingerstraße 18, W-6360 Friedberg 2

Löse Sammlung auf!, z.B. Eb-Jahrb. 63-84, je 15,- DM; Kb-DR 72-90, je 1,50 DM; Mod-Eb 67-91, je 12,- DM; Bildfpl. Rbd Sch 62-83, je 5,- DM; Fachb., Vorschr.-DR, Archive, Gesch. von 5-15,- DM; Liste zu 1 DM + Freiumschl. P.Brune, Reutzstr. 5, O-2758 Schwerin, Tel. 863252

Spur N, Fulgurex Be4/6 braun, Be 4/6 grün, Ae 6/8 1 Pento, Ae 8/14, Ae 3/6 II, Merker & Fischer Be 6/8 III, alle Topzustand. R. Ryff, Gerhaldenstr. 17, CH-9008 St. Gallen Tel. 0041/71240665

TT-Zeuke + BTTB-Sammlung viele Raritäten, Literatur u. Briefmarken-Motivsammlung Bahn DDR 1970-90, komplett zu verk. o. zu tauschen, Liste gg. Freiumschlag. M. Pilz, Nr. 37, O-Kleinobringen

Spur N, Fulgurex BE 4/6 braun, BE 4/6 grün, AE 8/14, AE 3/6 II, AE 6/8 1 Pento, Merker & Fischer BE 6/8 III. R. Ryff, Gerhaldenstr. 17, CH-9008 St. Gallen, Tel. 0041/71240665

Biete Sachsenmodell 14003, Sonderzug aus Pankow, Liliput 9102 (91, DRG), 1860 (53/6, blau), Liliput H0e 734, 737, 741, 743, 745, M. Galle, Baumschulenstr. 42, O-1195 Berlin

Verkaufe Märklin Postpaket, und Feuerwehrauto meistbietend. W. Focht, Weidgasse 12a, W-6140 Bensheim 3

Verkaufe günst. H0- + N-Material, neu u. gebraucht. H.-P. Schelter, Biengartenweg 14, W-8592 Wunsiedel

Biete Feldbahndiesellok NS2f, 500 mm, LKM 1955, guter Zustand. M. Sommer, Pf. 6118 A, O-1280 Bernau

Verk. EB.-Lit., Vorw.transpress, Liste gg. Freiumschlag. G. Porst, Moltmannstr. 15, O-2753 Schwerin

Biete BR 80, 81, 75, sächs., CC 7001 NOHAB-Lok DSB, Liliput BR 38, DLA 2 u. 4, DL-Sonderbauarten. U. Vetter, Knaackstr. 4, O-1055 Berlin

Verkaufe MIBA, Jg. 77-88, kompl., Preis VS, auch Tausch gg. H0 (z. B. Piko) mögl. Tel. 02651/71855, H. Sojka, Kirchstr. 36, W-5441 Kirchwald

Roco H0 2 L, E 94, grau, DM 200,-, E 111 049 Lufthansalok, DM 160,-. Tel.W-07724/1272

Verk. Märklin H0: 3029/15, 170,-; 3066/ 3, 395,-; 3086/6, 255,-; 3117, 335,-; 3124, 250,-; 3319, 450,-; 3359, 900,-; 3389, 250,-; Märklin Magazin '65-'91, kompl. oder in Ordnern, 750,-. Michael Ekkert, Bramfelder Chaussee 354, W-2000 Hamburg 71, 040/6912477.

Biete Uhrmacherdrehmaschine, größter Durchmesser 50 mm, größte Länge 200 mm, viel Zubehör, neues Dreibackenfutter, ca. 1500,- DM, Günter Weimann, E.-Schnellerstr. 8/3111, O-6902 Jena-NL-Ost

"Tigerli" von Fulgurex, Spur 0, zu verkaufen (SBB E 3/3), Preis VS. Eisele, Meisenweg 14, W-7910 Neu-Ulm 3, Tel. W-0731/84769

Zu kaufen gesucht: H0m-Material von Herr; biete: H0e-Wagen von tm (auch Tausch). F. Schilensky, Str. d. Freundschaft, 67, O-7570 Forst/L

Biete Maedel. Deutschl. Dampflokomotiven gestern und heute; suche Borchert: Lokomotiven d. Deutschen Reichsbahn. R. Träger, Bremer Str. 10, O-2500 Rostock

Biete TT, Platte 1,8x 1,0 m, schöne Landsch. m. Tunnel 1,3 m, 14 Weichen, div. Sign., Schaltpult m. Stromvers., 4 Loks, 14 Wagg., VB 1200,- DM. Ang. an: St. Albrecht, R.-Breitscheid-Str. 62, O-3600 Halberstadt

Rokal TT, Liste gg. Freiumschlag (z. B. neue T3 03). I. Vierk, Billwerderstr. 29 a, W-2050 Hamburg 80

H0-Modellbahnmaterial zu verkaufen od. tauschen. Andreas Große, Pf. 533, O-7010 Leipzig

Biete kompl. H0-SBB-Material von Roco, Fleischmann, Lima, Aku etc., Anfragen. Tel. 0621/403539

Intercity Triebwagenzug, 4tlg., Lima Golden Series 810100. Wechselstromausf., DM 120,-. M. Hausmann, Paul-Löbe-Str. 6 a, W-6700 Ludwigshafen, 0621/678571

Proxxon Bohr-Fräswerk BFW336E, Fr.ständer-Feinvorschub, schwenkbar, Kreuztisch, auf 0 justierbar, 2 Spannpratzen. Tel. W- 08031/70552

Suche

Suche Fleischmann H0, 2 abnehmbare Blechdächer für alte Personenwagen, LüP 120 mm (Juniorserie). Tel. W-09171/60447, abends

Suche: Modellbahnrevue 3/1970, 6/ 1973, Die Kleinbahn Nr. 29 - Juni 1967, auch leihweise. Tel. W-05341/392463

Suche H0-Feuerwehrmodelle, aus DDR-Produktion zu fairen Preisen. H.-L. Söltzner, Kleebergerstr. 13, W-6308 Butzbach

TT-Triebfahrzeuge, E-94, MY, /16, R 204, in gutem Zustand. J.Boldt, Pl. 3633, S-45592 Munkedahl, Schweden

Suche Piko (Prefo) Wagen, 426/51 D-Zugwg., 1/2 Kl., 426/39 Eilzugwg., 426/ 24 Eilzug, 2 Kl./Gep., 426/103 Säurekesselwg., Angebot an: Linke, Römerstr. 61, W-6840 Lampertheim

Suche Lokschilder, besonders 23 1038, 58 239, 58 1362, 94 2024, 99 245 (auch Tausch gegen andere Nummern gleicher Baureihe möglich), sowie Bw-Schilder: Schwerin, Heringsdorf, Neuruppin, Neubrandenburg, Bautzen, Hoyerswerda, Nossen; des weiteren vor 1974 aufgelöste Dienststellen. Thomas Tschirner, In der Mirke 18, W-5800 Wuppertal 1

Europas Eisenbahn, v. Privatsammler gesucht! Märklin, Bing, Doll u.a., auch def. Einzelteile, Barzahlung, keine Händler. Michels, Eichenstr. 25 W-3106 Eschede. Suche auch anderes altes Blechspielzeug, Autos, Flugz. usw.

Suche: Der Modelleisenbahner, Hefte 8/64, 8/67 u. 9/67. Angebote an H.-R. Ott, Eggeweg 42, W-4800 Bielefeld 13

Modell Eisen Bahner

Die nächste Ausgabe erscheint am 4. März! Den MODELL EISENBAHNER erhalten Sie im Bahnhofsbuchhandel und im ausgewählten Zeitschriftenhandel sowie bei diesen Modellbahnfachgeschäften, die vieles rund um das Hobby Modelleisenbahn bieten:

O-1000 Berlin

Walter Vandamme
Modelleisenbahnen
Schönhauser Allee 120
O-1058 Berlin

Opus Spielzeug (TTC)
Dr. Sigrid Czesnick
Erich-Weinert-Straße 24
O-1071 Berlin

Modelleisenbahnen Pankow
Berliner Straße 48
O-1100 Berlin

Modellbahn-Haberditzl
Greifswalder Straße 2
O-1055 Berlin

Fa. Fritko
Modellbahntreff
Berliner Allee 98

Waggon-Treff
Rosenstraße 3
O-1170 Berlin

Detlef Appel
Modelleisenbahnen und Zubehör sowie An- und Verkauf
Hans-Otto-Straße 7
O-1055 Berlin

Modellbahnbox Karlshorst
Hermann-Dunker-Straße 104
O-1157 Berlin

J. Bostedt & Dr. Fischer
Spielwarenfachhandel
Breite Straße 13
O-1280 Bernau

Modellbahnservice
Teerofendamm 101
O-1531 Dreilinden

O-2000 Neubrandenburg

Modellbahnservice Jan Schildhauer
Steinbecker Straße 27
O-2200 Greifswald

Modellbahn Schaft
Service- und Fachgeschäft
Postfach 12
O-2565 Kühlungsborn-West

Borrmann's Modelleisenbahn-Treff
Blutstraße 3
O-2850 Parchim

Waggon-Treff
Rosenstraße 3
O-1170 Berlin

Neumann-Elektronik
Computer-Funk-Elektronik
Baruther Stgr. 27
O-1710 Luckenwalde

O-3000 Magdeburg

Multikauf
Modelleisenbahnen
Braunschweiger Straße 4
O-3014 Magdeburg

Modelleisenbahnen
Olvenstedter Straße 13
O-3080 Magdeburg

Fa. Liebisch
Modelleisenbahnen
Breite Straße 25
O-3500 Stendal

O-4000 Halle

Hobby-Shop
Merseburger Straße 11
O-4240 Querfurt

D. Steinbrink
Modellbahn-Service
Stieg 16
O-4300 Quedlinburg

Rittermann H. E. Ing.
Eisenbahn, Flug-, Schiffs-Modellbau
Straße der Republik 26
O-4400 Bitterfeld

Modellbahn Ehrhardt
Benditzstraße 2a
O-4850 Weißenfels

O-5000 Erfurt

Radio-Kästner
Modelleisenbahn
Lange Brücke 44
O-5020 Erfurt

In der City
Schwabhäuser Straße 38
O-5800 Gotha

O-6000 Suhl

O-6540 Stadtroda/Thür.
R + H Friedrich
Neustädter Straße 1
O-6540 Stadtroda/Thür.

Inh. M. Günther
Schillerplatz 2
O-6840 Pößneck/Thür.

O-7000 Leipzig

Fa. A. Nitsche – Inh. M. Puscher
Modelleisenbahnfachgeschäft
Altranstädter Straße 44
O-7031 Leipzig

Modellbahn Felber GmbH
Kuhturmstraße 22
O-7033 Leipzig

Karsten Klinger
Elektromechanische Spielwaren
Schreibgeräte
Lenin-Straße 275
O-7039 Leipzig

Bernd Mißler
Spielwaren und Modellbahn
Martinstraße 3
O-7050 Leipzig

Henry Demmler
Elektromeister
Schillerweg 4
O-7126 Mölkom

Peter Däweritz
Elektroinstallateurmeister
Rud.-Breitscheid-Straße 23a
O-7260 Oschatz

Böcking & Sohn
Modelleisenbahnen
Spremberger Straße 26
O-7500 Cottbus

Horst Bergmann
Fachhandel Modellbau/-bahnen
Kirchplatz 1
O-7840 Senftenberg

O-8000 Dresden

Modellbahn Hans Dieter Hertel
Konkordienstraße 38
O-8023 Dresden

Modellbau Peter
Reicker Straße 104
O-8036 Dresden

Firma Schubert
Modelleisenbahnen
Hüblerstraße 17
O-8053 Dresden

Liebscher
Vertragswerkstatt Modellbahn
Zwickauer Straße 158
O-8027 Dresden

Modellbahn Pofand
Alte Poststraße 7
O-8293 Königsbrück

Hobby-Boutique Werra Stelzner
Ernst-Thälmann-Straße 4
O-8312 Heidenau/Sachsen

Sebnitzer Modellbahneck
Burggässchen 1
O-8360 Sebnitz

Fa. Kaufer
Klein-Technik-Laden
Inh. Ortrun Kaufer
Hauptstraße 44b
O-8505 Neukirch

Elektro-Quelle
Neusalzaer Straße 17
O-8600 Bautzen

Spielzeugland Inh. Marlies Reuß
Rittergasse 3
O-8700 Löbau

Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller
Löbauer Straße 11
O-8705 Ebersbach

Christians Modellbahnboutique
Christian Holtegel
O-8706 Neugersdorf

Haltepunkt A. Jähne und M. Teichgräber
Johannisstraße 8
O-8800 Zittau

O-9000 Chemnitz

Modellbahnhof Steffen Rühle
Dresdner Straße 27
O-9292 Geringswalde

Fa. W. Oelmann
Inh. Ralf Oelmann
Griefensteinstraße 5
O-9377 Thum

C. A. Schieck
Modelleisenbahnen
Auerhammer Straße 1
O-9400 Aue

Modelleisenbahnfachgeschäft und Service Peter Lorenz
Forststraße 13
O-9412 Schneeberg-Neust.

Modellbahn Spitzer
Albertistraße 16
O-9800 Reichenbach

W-1000 Berlin

Modellbahnen am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
W-1000 Berlin 10

Spielkiste, Spielwarenhandel GmbH
Senftenberger Ring 13
W-1000O-Berlin 26

LGB Markt Modellbahn Fachgeschäft
Inh. Brigitte Kreutlein
Holzhauser Straße 59
W-1000 Berlin 27

Michas Bahnhof
Nürnberger Straße 21
W-1000 Berlin 30

Das Stellwerk
Nürnberger Straße 31
W-1000 Berlin 30

Lokschuppen
Markelstraße 7
W-1000 Berlin 41

Modellfahrzeug Hermann
Hähnelstraße 11a
W-1000 Berlin 41

Peter Brause
Modelleisenbahnen
Drontheimer Straße 1
W-1000 Berlin 65

Modellbahn Pietsch
Prühstraße 34
W-1000 Berlin 42

Modellbahn
Dominikusstraße 25
W-1000 Berlin 62

Modellbahnen in Zehlendorf
Berliner Straße 37
W-1000 Berlin 37

Modellbahnen Turberg
Rankestraße 24
W-1000 Berlin 30

Schiffs- und Modellbahn-Studio
Joachim-Friedrich-Straße 26
W-1000 Berlin 31

Neumann-Station
Modell-Großbahnen
Siegfriedstraße 1
W-1000 Berlin 44

Berliner Zeuke-TT-Bahnen
Müllerstr. 124 (in der Müllerhalle)
W-1000 Berlin 65

W-2000 Hamburg

Modellbahnhof Oststeinbek
Im Hegen 4
W-2000 Oststeinbek

Modellbahnshop Beurich
Heußweg 70
W-2000 Hamburg 20

Modellbahnkiste
Wolter u. Altstaedt
Imstedt 31
W-2000 Hamburg 76

Modellbahn-Wilhelmy
Fischmarkt 11
W-2160 Stade

Modellbahn Ofterdinger
Schülperbaum 2
W-2300 Kiel 1

Roland Modellbahnstudio GmbH & Co. KG
Gröpelinger Heerstraße 165
W-2800 Bremen 21

Auto- und Bahn-Modellspielwaren
Kapitän-Dallmann-Straße 2
W-2820 Bremen 71

Hobby-Shop
Birgid Hatting
Bremer Straße 6
W-2950 Leer

W-3000 Hannover

Schmalspur u. Feldbahn GmbH
Nieschlagstraße 1B
W-3000 Hannover 91

Firma Hottenrott
Bäckerstraße 104
W-3380 Goslar

Rabe's Spielzeugkiste
Holländische Straße 99
W-3500 Kassel

W-4000 Düsseldorf

Modellbahn Breuer
Alter Markt 14–15
W-4000 Düsseldorf 12

Crefelder Lokschuppen
Modelleisenbahnen,
Modellbahnzubehör
Lindenstraße 28
W-4150 Krefeld

Modellbahn Service
Inh. Jürgen Bergschneider
Lotter Straße 16
W-4500 Osnabrück

Der Lokschuppen
Modellbahnen-Autoshop
Märkische Straße 227
W-4600 Dortmund 1

Würz Modellbahnvertrieb
Thusnelda Straße 19
W-4600 Dortmund 1

Modellbahntreff
Marsbruchstraße 133
W-4600 Dortmund 41

Modellbahnen und Autos
Hauptstraße 28
W-4815 Schloß Holte-Stukenbrock

W-5000 Köln

Peter W. Feldhaus GmbH & Co.
Spiel Aktuell
Schildergasse 46–48
W-5000 Köln 1

Matschke Modellbahn
Schützenstraße 90
W-5600 Wuppertal 2

Modellbahn-Center-Leverkusen
Christel Steiner
Bensberger Straße 80
W-5090 Leverkusen 1

W-6000 Frankfurt

Hobby Haas
Braubachstraße 36
W-6000 Frankfurt 1

Modell Jan
Horst-Dieter Slesina
Waldschmidtstraße 46
W-6000 Frankfurt 1

Modellbahn-Depot Jung
Odenwaldstraße 23
W-6090 Rüsselsheim

Modellbahn
Spiel- und Hobby-Treff
Dalbergstraße –
Ecke Albanusstraße 80
W-6230 Frankfurt 80

Der Schienen Graf
Graf/Schienbein OHG
Elzer Straße 9 (im Limburg Center)
W-6250 Limburg 3

Weisenauer Modellbahnladen
Wormser Straße 91
W-6500 Mainz 1

KS-Modellbahnen
Binger Straße 6
W-6531 Waldlaubertsheim

Klaus Schumann
Modellbahnen
Schützen-/Ecke R.-Wagner-Straße
W-6904 Eppelheim

W-7000 Stuttgart

Modelleisenbahn-Center
Christophstraße 2/
Ecke Tübinger Straße
W-7000 Stuttgart 1

Wagner
Modellbahntechnik
Schmiedeweg 6
W-7071 Durlangen

Hobby Eber Hardt
Kirchbrunnenstraße 16 + 23
W-7100 Heilbronn

Modell-Bahn-Hennig
Mannfred Hennig
Bahnhofstraße 1
W-7250 Leonberg

Modellbahn Seyfried
Durlacher Straße 12
W-7530 Pforzheim

Der Spielzeugladen Jürgen Heilig
Heiligenberger Straße 10
W-7798 Pfullendorf

W-8000 München

Der Bahnladen
Schleißheimer Straße 80
W-8000 München 40

Bufe-Fachbuchzentrum
Donnersbergerstraße 57
W-8000 München 19

Modellbahn Herrmann
Gibitzenstraße 17
W-8500 Nürnberg 70

Modellbahn Ritzer
Bucher Straße 109
W-8500 Nürnberg

Modellbahn und Autoladen
Inh. Wolf
Kapuzinerstraße 23
W-8600 Bamberg

A-1050 Wien

Rudolf Wernegger
Margaretenstraße 160
A-1050 Wien

A-4020 Linz

Hobby- und Modellbau Handelsgesellschaft m.b.H.
Bürgerstraße 14
A-4020 Linz

CH-5432 Neuenhof

Tivoli Hobby + Modellbahnen AG
Zürcherstraße 156
CH-5432 Neuenhof

Sie sind Modellbahn-Fachhändler? Und Sie möchten den MODELL EISENBAHNER jeden Monat anbieten? Rufen Sie an: Frau Knöll, Tel. 0711/2043-506 oder Frau Olboeter, Tel. Ostberlin 2315071. Wir machen Ihnen ein Angebot und nehmen Sie in der nächstmöglichen Anzeige auf.



NEUMANN STATION

Wimmer Zinnmodelle

Täglich von 9.00–13.00 Uhr
und 15.00–18.00 Uhr
Samstags von 9.00–13.00 Uhr

Neumann · Siegfriedstraße 1
1000 Berlin 44 · 0 30/6 25 52 14

Fordern Sie unsere Versandliste gegen DM 10,– an!

Historisches Eisenbahn Archiv

Peter Zander · Neue Dorfstr. 10 · O-1572 Grube · Telefon 003733592/403

Ihr persönlicher Kopierdienst – für Ihr persönliches Archiv

Lokomotiven · Dienstvorschriften · Sicherungstechnik · Merkbücher · Zeichnungen · Beschreibungen · Bahnbauten · Wagen · Oberbau · Fotos

Umfangreiches Sonderangebot – Preußischer Staatseisenbahnen



SUCHE

Festschrift 100 Jahre Eisenbahnstrecke Marburg-Frankenberg. Eingehende geschichtliche Beschreibung mit 40 Abbildungen, Fotos, DM 10,-. Horst Ruffert, Hermann-Löns-Weg 1, W-6432 Wetter/Hessen

Suche Bing, Bub, Märklin u.a., Eisenbahnen der Spur 0. D. Schweja, Freisingerstr. 3, 1000 Berlin 30

Kaufe Spur-0, Wagen u. Loks etc. A. Rautenberg, W-4050 Mönchengladbach 2, Tel. 02166/89850

22.+23.2.92 und 29.2.+1.3. Modelleisenbahnausstellung der Arbeitsgemeinschaft 3/22 Lichtenstein. An allen Tagen von 10-18 Uhr in dem AG-Raum hinter Lampen-Kron, O-9275 Lichtenstein

Suche Infos/Unterlagen über DDR-Nutzfahrzeuge, z.B. Granit Garant, H3A, Robur LO/LD, Bus W 500, S 4000, G5. Andreas Räntzsch, Pf 1641, W-7080 Aalen

Suche: Kramer, Entwicklung des Verkehrswesens d. DDR, 1978 (25,- DM), Eisenb.-Jahrb. 1963 (35,- DM), Infos/Schriften über V 180 u. 83.10. Andreas Räntzsch, PF 1641, W-7080 Aalen

Haus der 1000 Lokomotiven
frei sichtbar in Vitrinen
eigenes Modellbahnmuseum
erstklassige Auswahl und Beratung
LGB – Großstation mit Schauanlage
Amerikanische Modelle H0 + N
Preise auf gezielte Anfragen und Rückporto
Schnellversand mit UPS
Modellbahnhaus Rocktäschel
W-8391 Ruderting/Fischhaus
Tel. 08509/2036 · Montag geschlossen

Su. Spielfilme, 1. Union Pazifik, 2. Mississippi-Express. Tel. 06071/44444

Spur 0-Teile (Tin Plate) gesucht. Auch defekte Stücke. Angebote bitte an M. Leidecker, Am Grenzgraben 13, W-6050 Offenbach

Alte Spur 0-Bahn Märklin/Bing, auch Sammlung kauft: Höltershinken, Mollwitzer Str. 3, W-4600 Dortmund 1, Tel. 0231/430356

Niederschrift. Elna 1-11 u. Dampflokausschuß, DV DRG 907, 948, 947, 992; DR 964, 938, 424; DB 946, 947; Bahnbetriebsbücher, auch Kopien. Georg Peters, Hollwert 37F, W-2930 Varel-4

Suche von Zeuke V 200 Sl, V 75, V 180004, E 42035, Kesselwagen Esso u. Aral, PWi Braun Sl, Donnerbüchsen Braun Sl u. blau-beige. Alles bitte in einwandfreier Erhaltung. Siegfried Binek, Teodor-Loos-Weg 20, W-1000 Berlin 47, Tel. 6612689

Suche deutsche Bahnlaternen vor 1945, sowie Uniformteile, Spitzenbezahlung. O. Masjohusmann, Reinsburgstr. 158, W-7000 Stuttgart

Suche neu od. gebraucht, Kriegslok Baureihe 52, Wechselstrom für Märklin H0. Max Reisser, Haendelstr. 13, W-7530 Pforzheim

Suche Egger-Bahn, auch Egger-Autorennbahnen u. Bausatz von Eggerschiff, außerdem Biller-Bahn 0e gesucht. Eisele, Meisenweg14, W-7910 Neu Ulm 3, W-Tel. 0731/84769

Suche Wartburg-Automodelle und Figuren, Tiere etc. im TT-Maßstab 1:120. E. Wiesenfarth, Östliche 48, W-7530 Pforzheim-1

Suche Bahnwelt 1+2/91 und Modelleisenb. 5/60, (Thür. Waldbahn). Minke, Hauptstr. 42, O-1951 Königshorst

Lima BLS 2te Kl. 9121, Transalpin 2te, kl. Wagen 1071, bitte schriftl. Angebote. L. Pohlenz, Gisb.-Cremer-Str. 59, W-5090 Leverkusen 1

Su. in H0 mehrere Ikarus 260, sowie alles über O-Busse in der DDR, bes. Eberswalde (Fahrkarten, Schilder, Zeitungsberichte, Fotos auch leihweise z. Kopieren), ME 8/79, 1/83, 10/84, 5/85, 3/87, 9/87, 10/87, 1/90, 1/91. R. Krüger, B.-Koenenstr. 16, O-1307 Eberswalde-Finow

SPAREN
bei Spielzeug und Hobby!
Roco · Minitrix · märklin · ARNOLD · FLEISCHMANN · playmobil · LEGO · VOLLMER · kibri
..und weitere führende Markenhersteller
Preisliste Nr. 21 anfordern und bitte DM 4.50 in Briefmarken beilegen!
SMDV
Spielwaren · Modelleisenbahn
Direkt-Versand · Europaplatz 20/11
7000 Stgt. 80 · Tel. 0711/7156083 · Fax 0711/7155410

Suche Buch "Feuer-Wasser-Kohle", von J. Kretschmann, sowie Fotos von 52 6016, außerdem von Heljan "Die Fabrik". Zuschriften an H. Guslanka, Holzmindenerstr. 39, W-1000 Berlin 47

Suche: Indianer-, Ritterfiguren usw., Tiere (aus tonartiger Masse, innen Drahtverstärkung), Ritterburg, Bauernhof, Pferdegespanne u.a. Fahrzeuge von LINEOL u. ELASTOLIN (Hausser), biete faire Bezahlung o. Tausch gegen Modellbahnmaterial. H. Lang, Bangemannweg 7, W-3000 Hannover 91, Tel. 0511/414101

Fotos/Info. über Kreisb. Osterode/Kreiensen. besond. Bahngebäude, B'Bn4rt Orenst. 1907/2355/65, Dn2t Or. 1910/4170, Eh2t-Jung 1939/8643- sowie G+P-Wagen. Tel. 05341/392463

Suche Spur-0, Schürzenwagenzug, einzeln o. kompl. Rautenberg, W-4050 Mönchengladbach 2, Tel. 02166/89850

Fachschriftsteller sucht Eisenbahnbücher vor 1945, Zeitschriften Lokomotive, Organ, Lokbeschreibungen DV 930 Dampf, Diesel, E und V, Lokschilder alte Nr. Jürgen U. Ebel, Voßhof 1, W-4404 Telgte

Suche Piko-N SZD-Weitstreckenwagen. W. Januszewski, Am Pferdefeld 4, W-5608 Radevormwald 1

Suche BR 5040 und andere Kleinserienmod., Angebote an: I. Vierk, Bilwerder Str. 29 a, W-2050 Hamburg 80

Alte Aktien v. Klein- u. Privatbahnen, kauft privater Sammler zu Höchstpreisen. B. Klobedanz, Vosshagen 25, W-2000 Wedel

Märklin-Bing-Doll, aus 19. und 20. Jhdt. bis 1960. Alle Größen. Sammler zahlt Liebhaberpreise. Auch defekte rostige Einzeltl. Michels, Eichenstr. 25, W-3106 Eschede, Tel. 06495/142-4069 oder 05142/4069 bitte ab 19 h

Werkzeuge, Maschinen, Kleinstprofile Metall und Holz, Bleche, Sperr- und Balsaholz, Muttern und Schrauben M 1 - M 6, Ritzel, Stirnräder u. Schnecken, für Modellbauer u. Modellbahnzubehör. Katalog (ca. 235 Seiten) anfordern mit DM 7,– in Briefmarken
Haible KG · Postfach 1607 · 7910 Neu-Ulm

VERO Szenerie "Wolkenstein Erzgebirge" 2x. Siegfried Bremeier, Stolzestr. 28, O-5023 Erfurt, Tel. 606335

PIKO-N, Fahrleitungs- u. Turmmasten, auch größere Posten, BR 55 franz. u. belg. gesucht. Volker Neef, W.-Weber-Str. 8, O-9075 Chemnitz

Suche Piko BR 50, VT 135 Beiwagen, Gützold BR 24. Günther, Schloßberg 10, O-7400 Altenburg

Suche Signalbuch DR (nur komplettes Stück). Jochen Vollmer, Hafermarkt 3, W-4443 Schüttorf, Tel. 05923/3928, nach 19.00 Uhr

Suche Liliput BR 05 mit Wagner Windleitblechen. Lutz Förster, Otto-Grotewohl-Str. 7, O-4900 Zeitz

Märklin H0 und Trix-Express H0 Märklin Spur 0 u. Blechspielz., Fleischmann Spur 0 sucht Sammler, Top-Zustand bevorzugt, aber auch defekte Dinge finden Interesse. Grosskopf, Petersstr. 55, W-4150 Krefeld, zahle gut! Tel.: W-02151/22891

MODELL-VERSAND RITTERMANN
Postfach 702 · 0-4409 Raguhn
Telefon (00)4796/385 · Telefax (00)4796/385

SOFORT LIEFERBAR:

01520	Personenzug um 1960 (mit V100)	nur	139,–
02123	Dampflokomotive BR 01.122	nur	169,95
02232	Dampflokomotive BR 31 (Fotolok)	nur	149,95
02611	Diesellok T334, rot, Industrielok		69,95
14409	2achs. Kesselwagen DEA, Neuheit		16,95
14810	Verschlagwagen, DR		16,90
13310	4achs. Eilzugwagen 3. Kl., DRG	N	32,95
13320	4achs. Eilzugwagen 3./4. Kl., DRG	N	32,95
PILZ TT	Vollprofilweichenpaar o.A.		22,20
PILZ TT	Flexgleis 664 mm	nur	4,35
PILZ H0	Flexgleis 975 mm	nur	4,25
	Sonderserien aus eigener Produktion!		
Ex-1	TT-Schneepflug		39,95
Ex-2	TT-Schienenreinigungswagen		69,95
z.B. 1100	Bausatz Kesselwagen (vierachsig)		11,95
1101	Bausatz Silowagen (vierachsig)		11,95
1102	Bausatz Personenwagen		11,95
1103	Bausatz Packwagen		11,95

! CSFR-Fertigmodelle auf Anfrage !
Weitere Modelle finden Sie in unserer Preisliste
Ab 150,– DM Versandkostenfrei!!!
Lieferung erfolgt gegen Rechnung.
Weitere Informationen und unsere Gesamtpreisliste erhalten Sie kostenlos auf Anfrage.
★★★★★ HÄNDLERANFRAGEN ERWÜNSCHT ★★★★★

Suche Lima-Dampflok BR 10, auch beschädigt. Tel. W- 07237/1601

Suche Fotos/Dias vom VT 601, der DR als IC "Max Liebermann" CBF/BW/Strecke/Überf.-Fahrten. Franz Grantl, Grillparzerstr. 24, W-5650 Solingen

Eggerbahn gesucht, Loks, Wagen, Schienen, Anfangspackungen, Kataloge. Tel. W-0221/5992346

1. Berliner LGB-Markt
Inh.: Brigitte Kreutlein
Holzhauser Str. 59 · W-1000 Berlin 27
Stadtautobahnausfahrt Holzhauser Straße
Telefon (030) 432 37 01
Ihr Spezialist für Gartenbahnen Spur G, die Modellbahn für drinnen und draußen. Wir führen das gesamte Programm von LGB, Pola, Hupperts, Preiser, Playmobil und andere. Diverse Ersatzteile und Zubehör, Gleisbettungen für LGB-Gleise, sehr günstige Preise! Jeden Monat neue Superangebote. Preisliste gegen Freiumschlag. Versand gegen Nachnahme.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch.
Mo–Fr 9.00–13.00 und 15.00–18.00 Uhr, Sa 9.00–13.00 Uhr

Traumreisen '92 für Eisenbahnfreunde

21.-24.5.92: 150 Jahre Polnische Eisenbahn.
Bahnreise zu den Jubiläumsveranstaltungen nach Wroclaw (Breslau) mit Lokparade, Fahrzeugschau und Dampfsonderzügen. **DM 645,–.**

17.-24.4.92: Oster-Dampf in der Ukraine.
Sonderfahrten mit vier verschiedenen Dampflok-Baureihen, BW-Besichtigungen u.v.m. **DM 2.398,–.**

28.6.-5.7.92: Dampf um den Ladoga-See.
Dampfsonderfahrt durch Rußland im komfortablen Schlafwagen-Sonderzug, bespannt mit verschiedenen Dampflokomotiven. Besichtigung des neuen Lokomotiv-Museums bei St. Petersburg. **DM 2.598,–.**

Transsibirische Eisenbahn.
Drei verschiedene Routen zu sehr günstigen Preisen. Ab Berlin incl. Vollpension und Programm schon **ab DM 1.899,–.**

Weitere Eisenbahnreisen nach Rumänien, China, Pakistan, Indien und in die Türkei siehe unsere Anzeige im Modelleisenbahner 1/92 auf Seite 31.

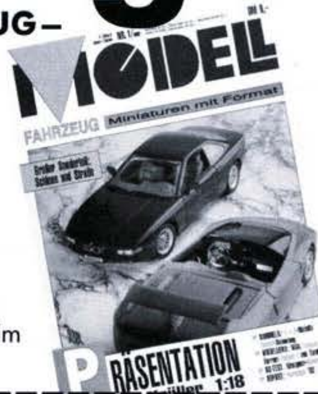
Ausführliche Programme kostenlos und unverbindlich von:

INTRA EXPRESS Hobby- und Studienreisen GmbH, Burgherrenstr. 2, W-1000 Berlin 42, Tel. 0 30/7 85 33 91, Fax 0 30/7 85 92 08.

Suche

Suche Fotos/Infos, über 750 mm Kreisb. Osterode-Kreiensen, H0e-Liliput-Güterwagen, ältere Schmalspurbahn-Literatur. Tel. W-05341/392463

Suche Piko BR 84 u. BR 119, in H0, weiterhin Automod. Wartburg m. Kabelfernst. mögl. Polizeiausf., Biete div. Trix-Express Gleis- u. Wagenmat., Vero-Bausätze, Liste geg. Freiumschlag. Michael Schubert, Am Stemmelteich 25, W-3180 Wolfsburg 1



Tausche

meb Jg. 55, 56, 85, 86, 87, 88, 89, Einzelh. 65, 66, 72, 73, 83, 84, 90; Suche meb H. 11/61 + Jg. 52 + 53 + Sonderh., evtl. Kopien, and. Lit., ält. H0-Fzg. Erwin Schmidt, Friedr.- Engelsstr. 3, O-8122 Radebeul.

Tausche Sony Farbfernseher, 49 cm, weniger als 3 Jahre gebraucht, Fernbed., fehlerlos (neu DM 1280,-) gegen 2 Leiter GS Fahrzeuge EP IV (nur guter Zustand erwünscht), Wolfgang Böttcher, Carl-Benzstr. 41, W-6800 Mannheim

Zu kaufen gesucht: H0m-Material von Herr; biete: H0e-Wagen von tm (auch Tausch). F. Schilensky, Str. d. Freundschaft 67, O-7570 Forst/L

Roco, Fleischm., Trix H0 u. N, gegen Märklin der 20er - 50er Jahre, alle Größen 00 - III, auch defekt. Michels, Eichenstr. 25, W-3106 Eschede, Tel. 05142/4069

Suche (22) Tauschpartner(in) für Lokpostkarten aus aller Welt. Ulrike Weber, Schoolweg 15, W-7292 Schönmünzach (Murgtal)

TT-Modelle (Zeuke, Rokal, Eigenbau), sucht A. Stärk, Boudenwald 26, W-2000 Hamburg 61

Suche Mä.-Zubehör, 1x 7263, 6x7046, 6x7021, 5x 7017. Fuhrmann, W-5210 Troisdorf, Tel. 02241/81048

Verschiedenes

"Vom Schienenfahrrad zum Turmtriebwagen" auf 270 S. alles über Draisinen. S. John, Usingerstr. 18, W-6360 Friedberg 2

Modellbahn-Reparatur-Service. Repariere sämtliche Dampf-und Dielselloks von Märklin Mini-Club, Maßstab 1:220, Spur Z, zu günstigen Preisen. Tel. 0251/778924

Suche für meinen Briefpartner in der UdSSR billg. o. kostenl. "me" 1-12.75, 1.76 u. Lit., die nicht ben. wird. M. Wilke, Wassermannstr. 134, O-1199 Berlin

Verlhg. der Ehrendoktorwürde mgl.! Hon. Stifter für osteurop. Uni/HS/TH um Meldg. gebeten: Dtsch. Fördergswerk e.V. PROMETHEUS, Görlitzer Str. 15, O-8060 Dresden

Suche Lok-, Gattungs- und Fabrikschilder, besonders 64 369, V60 1551 zu kaufen o. tauschen. Sven Hannemann, Borner Str. 10, O-1093 Berlin

Festschrift 100 Jahre Eisenbahnstrecke Marburg-Frankenberg. Eingehende geschichtliche Beschreibung mit 40 Abbildungen-Fotos, DM 10,-. Horst Ruffert, Hermann-Löns-Weg 1, W-3552 Wetter/Hessen

Faulhaber-Motoren-Getriebe, das gesamte Programm und II. Wahl ab DM 5,90, Solarzellen ab DM 0,45, Solarmodule ab DM 4,50, Katalog gg. DM 6,80 in Briefm. von Lehnert Elektronik Versand, Am Taubenloch 35, W-6927 Bad Rappenau H

Suche Tauschpartner für Austausch von Betriebsbuchabschriften oder Tausch von BW-Daten, besitze Unterlagen zu allen BW und auch Vielzahl von BBA. Jürgen Schmahl, Postf. 1366, W-5100 Aachen, Tel. 02408/2328, n. 19 Uhr

Veranstaltungen

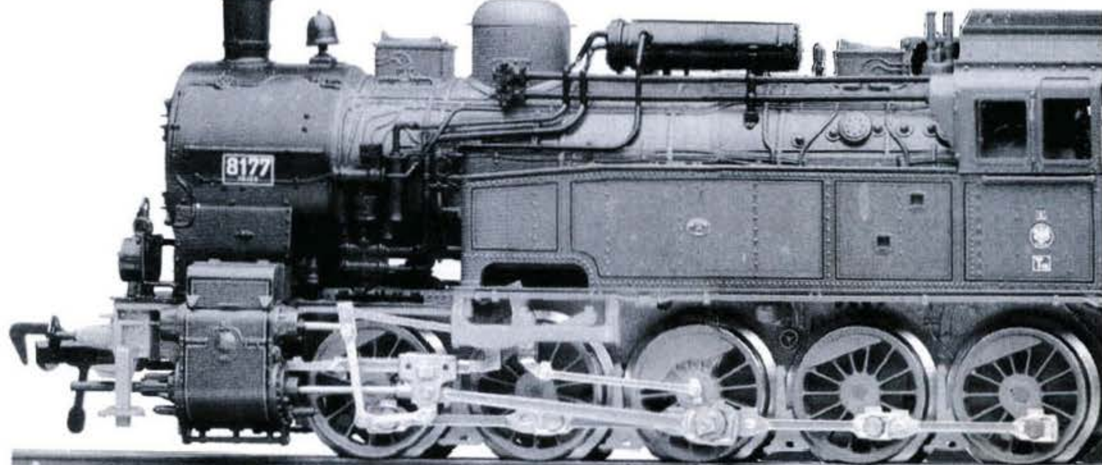
Graeber's Eisenbahn-, Puppen-, Spielzeugmärkte und Auktionen, 97. Spielzeugauktion: 15.2.92, 9 Uhr, 5600 Wuppertal-Elberfeld, Arrenberger Str. 6; Spielzeugmarkt: 1.3.92, 11-16 Uhr, 3000 Hannover, Wülfeler Brauereigaststätten, Hildesheimer Str. 380; Spielzeugmarkt: 8.3.92, 11-16 Uhr, 5828 Ennepetal, Haus Ennepetal, Kluterthöhle, Gasstr. 10; Spielzeugmarkt: 14.3.92, 13-17 Uhr, 2000 Hamburg, Handwerkskammer, Holstenwall 12, HH 36, Nähe Hbf.: Informationen vom Veranstalter: Klaus Graeber, Arrenberger Str. 6, 5600 Wuppertal 1, Tel. 0202/303025, Fax 0202/311427, Telex 8591159 kraa d H



Biete • Suche • Tausche • Biete • Suche • Tausche • Biete

Mit Volldampf im

Modell Eisen Bahner & Bahn Welt



Die meistgekaufte Eisenbahn-Zeitschrift für Vorbild und Modell zwischen Ostsee und Erzgebirge.

Jetzt gemeinsam auch in den alten Bundesländern erfolgreich.

WENN...

- ...Sie Lokomotiven und Wagen suchen
- ...Sie Ersatzteile für Steuerungs- und Gleissysteme verkaufen wollen
- ...Sie Zubehör brauchen, um Ihre Anlage mit Dioramen und Modellautos auszustatten,

...DANN

sitzen Sie im MODELL EISENBAHNER genau richtig.

Füllen Sie einfach den Bestellschein aus, und in der nächsten Ausgabe liest die riesige Eisenbahn-Fangemeide in Deutschland Ihr Angebot oder Ihren Wunsch.

Abfahrt ist bei der
T&M Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung. Modell Eisenbahner
Borkumstraße 2
O-1100 Berlin-Pankow

Bitte schicken Sie Ihre Anzeige dorthin.

Anzeigenschlußtermin für die Ausgabe 3/92 ist am 7.2.92. MODELL EISENBAHNER 3/92 erscheint am 4.3.1992.

KLEINANZEIGE

❑ **Privatanzeige** ❑ Gewerbeanzeige

Bitte veröffentlichen Sie folgenden Text in MODELL EISENBAHNER unter der Rubrik

❑ Biete ❑ Suche ❑ Tausche ❑ Verschiedenes ❑ Veranstaltungen

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

Zeilen	Privat DM	Gewerblich* DM
1–3	8,–	28,–
4	10,–	35,–
5	12,–	42,–
6	15,–	52,50
7	17,–	59,50

Bitte vollständig ausfüllen Chiffre-Gebühr DM 15,– *Preise für gewerbliche Anzeigen zzgl. MwSt.

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ____________

Bankleitzahl ____________ bei der ____________ ab.

NAME/VORNAME TELEFON

STRASSE/NR. WOHNORT/PLZ DATUM/UNTERSCHRIFT

Modell-Drehscheibe
Spritzgußreste verwertbar

Bausätze für Hochbauten enthalten heutzutage vorwiegend Kunststoffteile. Diese werden mit feinen Stegen am sogenannten Spritzlinganguß gehalten, der nach dem Aufbau des Bausatzes übrig bleibt. Wohin damit? Sammeln und zur nächsten Kunststoff-Sammelstelle (bei der Gemeindeverwaltung erfragen)! Pola kennzeichnet seine Spritzlinge bereits nach DIN 6120, so daß sie fachgerecht entsorgt werden können.

GÜTZOLD

BR 86 DB mit neuem Antrieb

Gützolds Sechsundachtzig ist schon eine alte Bekannte. Doch alte Bekannte verwandeln sich. Dem Auge fällt sofort das angenehm veränderte Triebwerk auf: Die Radreifen wurden geschwärzt, die Räder sind in einem dunkleren Rot als der Rahmen gehalten und die Gestängeteile wirken durch eine entsprechende Färbung betriebsecht ölig. Beim Blick durchs Führerhaus behindert kein Motor mehr die Sicht. Der neue Motor hat eine Schwungmasse bekommen, und er ist klein und leise. Seidenweiches Anfahren und Bremsen kennzeichnen das Fahrverhalten. Als nächste Verbesserung wären beleuchtete Laternen wünschenswert. *Foto: KLAWIAN*





$H0_e$-Aussichtswagenmodell

Die 1927 erbauten Aussichtswagen waren zu je einem Stück in Zittau, Radebeul, Kipsdorf und Meißen beheimatet. Bis 1942 wurden sie als besondere Attraktion in Reisezügen mitgeführt. Die Kriegsereignisse führten dazu, daß 1945 die Wagen außer Dienst gestellt wurden. Auch ließ der verstärkte Funkenflug durch den Einsatz von Braunkohle einen weiteren Betrieb nicht mehr zu. Zwei dieser Fahrzeuge blieben erhalten und werden in Radebeul und Oberrittersgrün museal betreut. Der Radebeuler Wagen wird seit 1973 ab und zu in Traditionszügen mitgeführt. *Scheffler/Albrecht*

Foto: Albrecht

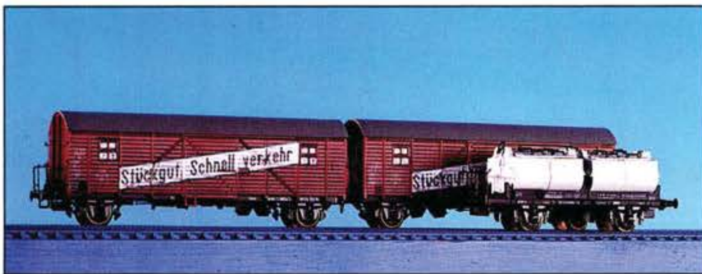




Güterwagen aus Sachsen

Sachsenmodelle hat mit der Auslieferung weiterer Neuheiten begonnen. Die zweimal zweiachsige Leig-Einheit ist mit Kurzkupplungskinematik und NEM-Kupplungsschacht ausgestattet. Das Fahrzeug ist der Epoche III zuzuordnen und wurde nach den Lackierungs- und Beschriftungsvorschriften der DR gestaltet. Markant ist der Schriftzug "Stückgut Schnellverkehr" an jeder Seitenwand.

Den zweiachsigen Kalkkübelwagen gibt es nun auch als DB-Variante der S.K.W. Trostberg AG (Epoche IV). *Foto: KLAWIAN*



Railino

RhB-Triebwagen

Die Auslieferung des Triebwagen ABe 4/4 Nr. 35 der Rhätischen Bahn zeigt, daß das Railino-N_m-Programm konsequent ausgebaut wird. Das Modell erscheint im Zustand der sechziger Jahre in roter Farbgebung und mit zwei unterschiedlichen Stromabnehmern. Es wurde auf die Nachbildung vieler Details wertgelegt: Scheibenwischer, freistehende Griffstangen, Bremsschläuche und sogar ein Führerstand sind zu bewundern. Das vollständig aus Messing in Handarbeit montierte Modell kostet 690,- DM/SFr.

Werkfoto





E 103 + Wippenwagen

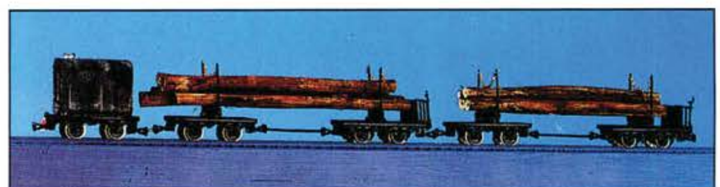
Die neurote Variante der BR 103 unterscheidet sich von den bisherigen Modellen in der Farbgebung. Vorbildgerecht, ohne Schürze unter den Pufferbohlen, fährt sie dahin. Im Rahmen der Produktlinie Auto + Waggon kommt derzeit der Wippenwagen Saads 704 der DB zur Auslieferung, dem ein LKW-Zug beiliegt. Der Wagen kann mit einem aufstellbaren Stützbock in Form eines Satteltellers ausgerüstet werden, um einen Sattelauflieger aufzunehmen. *Foto: KLAWIAN*





Tank- und Drehschemelwagen

Wagenselbstbauer der Nenngröße $H0_e$ werden ihre Freude haben, wenn sie die Schmalspurfahrzeuge zusammensetzen. Die Doppelpackung mit gebremsten Drehschemelwagen (Preis: 220,- ÖS) zeichnet sich besonders durch eine asymmetrische Anordnung der Achsen und des Tragbalkens aus. Der zweiachsige Tankwagen mit einem hohen eckigen Behälter kostet 100,- ÖS. Sein Vorbild entstand aus dem bei vielen Bahnverwaltungen vorhandenen H/s-Wagen als Bedarfsumbau. *Foto: KLAWIAN*





Gtl-Zurüstteile

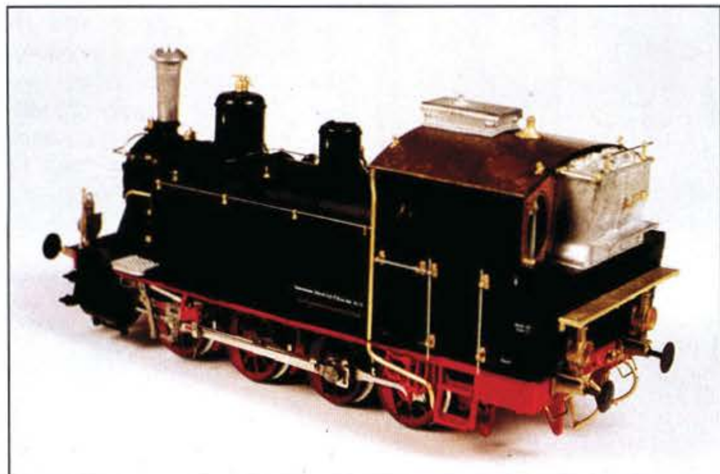
Als besonderen Leckerbissen für Lokalbahnfans fertigt Reitz verschiedene Umbausätze und Ergänzungsteile der Gtl 4/4. Auf der Fleischmann BR 98^8 basierend, können mit den Umbausätzen die BR 98^{10} mit zwei verschiedenen Kesseln und die BR 98^{11} entstehen. Die authentischen Beschriftungen werden je nach Vorbild und Ausführung geätzt oder als Abreibebeschriftung geliefert. Die Bausätze bestehen aus Weißmetall-, Messingätz- und Messinggußteilen.

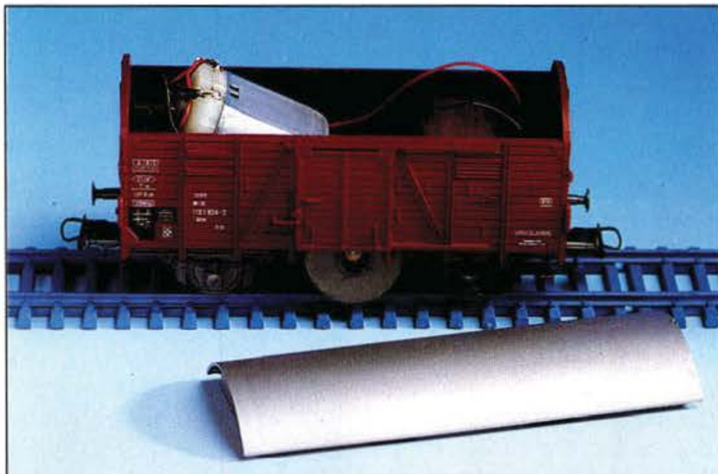
Ebenfalls unter Verwendung einer Fleischmann 98^8 bietet Reitz einen Gehäusebausatz der Baureihe 98^{10} (bayrische Gtl 4/5) an. Das DB-Modell ist mit einem Faulhaberantrieb von sb-Modellbau ausgerüstet und kostet etwa 450,- Mark. *Werkfoto*

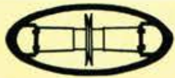
VERBECK MODELLBAU

Schienenreinigungswagen

Neu im Verbeck-Programm ist der H0-Schienenreinigungswagen. Ein Roco-G-Wagen wurde mit einem beweglich gelagerten Motor ausgerüstet. Dieser treibt über ein Schneckengetriebe zwei Rundschleifkörper an. Ihre Drehrichtung ist entgegengesetzt zur Fahrtrichtung, in der eine kräftige Lokomotive den Wagen zieht. Das Messingballaststück dient einer gleichmäßigen Masseverteilung und einer hohen Gesamtmasse. Die Schleifkörper stammen aus der Dentaltechnik und werden dort zu Polierzwecken verwendet. Auch für N-Bahner ist ein solcher Schienenreinigungswagen im Angebot. Auf der Basis eines Kunze-TT-Wagens wird ab Frühjahr '92 ein Schienenreinigungswagen für TT-Gleise zur Verfügung stehen. *Foto: KLAWIAN*



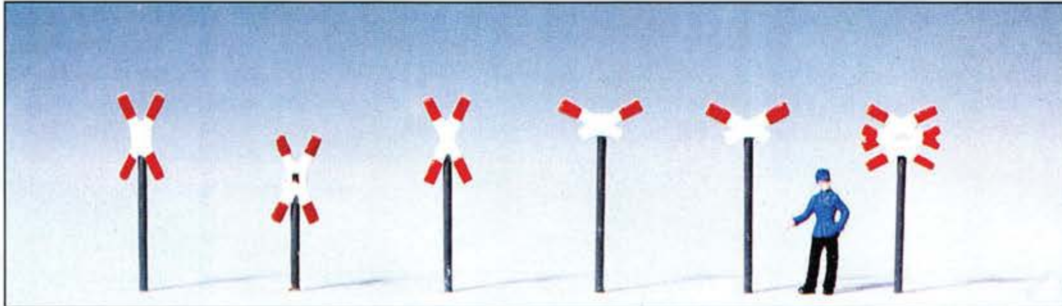




Warnkreuze

Eine junge Firma aus Obertshausen gibt ihren Einstand mit Andreaskreuzen für H0, TT und N-Bahnen. Ein Bausatz enthält die Teile für vier Warnkreuze: geätzte Messingkreuze, Rundprofilmaste und Schiebebilder. Die Blinklichtversionen sind zusätzlich mit Leuchtdioden und Vorwiederständen bestückt. Eine passende Blinkelektronik ist in Vorbereitung. Ein Formabdrücksignal mit drei Signalstellungen und dazu ein Wärterhaus wird es als Bausatz geben.
Die Firma Wiederold-Modellbau findet man in der Waldstraße 54 in W-6053 Obertshausen.

Werkfoto



ASOA

Gestaltungsmaterial

Die Asoa-Produktfamilie verspricht, Anlagen mit professionellen Materialien und Methoden gestalten zu können: Teramold, eine gebrauchsfertig angemischte Geländemasse, Kies, Kohle, Begrünungsflocken sowie Modellfelsen können bei Klaus Holl, Postfach 44 01 40 in W-8000 München 44 bezogen werden. Auch Bahnzubehör (Betonprellbock) und ein Vitrinensystem sind im Angebot. Asoa ist bekannt für Schotterutensilien. Kalkstein-, Basalt-, Diabas- und Granitschotter für alle Nenngrößen von H0 bis II sind in verschiedenen Gradationen zu haben. Auch ein passender Spezialkleber wird angeboten.

Foto: KLAWIAN



FALLER

Car-System-Startpackung

Faller bringt nach eigener Aussage "Bewegung auf die Straße". Der Slogan galt für das hauseigene "Car-System" bisher nur für die LKW-Modelle, die genug Ladekapazität für Antrieb und Akku boten. Nunmehr sind mit den Miniaturen vom Mercedes Geländewagen und vom VW-Bully auch Personen- und Lieferwagen einsetzbar.
Zum Einstieg empfiehlt sich das neue Start-Set, das neben dem Geländewagen mit Anhänger auch ein Akkuladegerät enthält. Mit Straßenspachtelmasse und Farbahnfarbe kann der Leitdraht, der zur Fahrzeugführung dient, gut in der Straße getarnt werden. Leitplanken, Begrenzungspfähle und Straßenmarkierungen vervollständigen das Straßenbild wesentlich. Die Stoppstelle läßt auf "Befehl" das Fahrzeug an der Stelle zum Stehen kommen, an der sie in der Straße eingelassen wurde.

Ruck/ip



DRG Modell BERLIN

Bierwagen auf Märklinbasis

Die Schultheiss-Bier-Beschriftung des Berliner Kleinserienherstellers ist eine Variante der weißen Länderbahn-G-Wagen mit Bremserhaus von Märklin (H0). Die neuen Epoche-II-Anschriften sind in Schiebebildtechnik ausgeführt. Sie sind lupenrein lesbar. In Verbindung mit einem LKW-Oldtimer und einigen Bierkisten läßt sich eine originelle Szene aufbauen.

Foto: KLAWIAN



SEUTHE®

H0-Fit aus Schwaben

H0-Fit ist ein Reinigungsdestillat, mit dem Gleise und alle feinen elektromechanischen Geräte aus Kunststoff und Metall gereinigt werden können. Für Modelleisenbahner gibt es dazu am Steigungsriffler, eine Filzspitze. Ein Universal-Plege-Spray (FCKW-frei) gestattet mit einem kanülenartigen Sprühkopf den Zugang zu schwer erreichbaren Teilen.

Foto: KLAWIAN



Eine Nummer größer

Vom 6. bis 12. Februar zeigen auf der 43. Internationalen Spielwarenmesse in Nürnberg auch die Miniauto-Modelleure, was 1992 auf der Modellstraße angesagt ist. Fans der lange vergessenen 0-Spur können sich freuen: Herpa, Praliné und auch Siku (Wiking) treten erstmals mit Metallmodellen im Maßstab 1:43 an. Und: die 87er werden noch exakter verkleinert.

KIBRI, Spezialist für alle Fragen des Schwertransports auf H0-Straßen, entdeckt sein Herz für die Landwirtschaft. Zwei Garnituren, jeweils mit dem Daimler-Schlepper MB-Trac bespannt, warten auf den Zusammenbau. Gülle, Schwemmist und Jauche transportiert der Pumptankwagen fachgerecht auf den Preiser-Acker, während der Futtermittel-Siloanhänger Viehzuchtbetriebe mit Kraftfutter versorgt.
Beim ersten Blick in den Bausatz kann voreilig vermutet werden, daß die Fahrzeuge wenig reizvoll sind. Doch nach zwei Stunden überzeugen die fertigen Modelle: Wie fabrikneu strahlt der Traktor und sein Anhänger den Betrachter an. Mit einer geschickten Hand läßt sich anhand der verständlichen Bauanleitung der Bausatz zügig zusammensetzen. Einige Farbtupfer auf Lampen, Spiegel und Scheibenwischer vervollständigen das Outfit. Ein Fahrzeug der Landwirtschaft sieht nur kurze Zeit so nagelneu aus. Es empfiehlt sich, die Fahrzeuge mit stark verdünnter schwarzer Plakatfarbe dezent zu altern. Das Foto zeigt den Unterschied zwischen einem gealtertem und einem unbehandeltem Modell.
Ein Oldie aus den frühen 60ern ist der Fuchs-Bagger, den Kibri mit niederem und hohem Fahrerhaus anbietet. "Dumper" heißt der neue Gelbe aus Böblingen in den USA, dessen genaue Bezeichnung "Kaelble Knicklenker-Muldenkipper" auf seine Verwendung im Baustellenbereich hinweist. Rechtzeitig fertig geworden ist auch die neue DAF 95-Zugmaschine, die solo mit Lastpritsche oder in Kombination mit Tieflader und Dolly offeriert wird.
HERPA sorgt noch vor der Messe für Bewegung bei den H0-Personenwagen. Zwei Audi V8 und zwei Mercedes Evo II ergänzen das Startfeld der DTM-Autos in der Motorsportserie. Der Mercedes-Benz 600 SEL wird von den Typen 300 E und 350 GE in facegeliftetem Outfit begleitet. Ferrari 348 tb und Porsche 928 S4 wurden auf High Tech oder Private Collection umfrisiert. Seine Premiere bei den Nutzfahrzeugen erlebt der Mack CH 603 in 1:87 bei Herpa. Er fährt mit "Kühne & Nagel"-Kofferauflieger ins Regal der Fachgeschäfte. Für die Minimalisten der N-Spur mit Präferenz für amerikanische Bahnen haben die Dietenhofener erneut zwei Päckchen geschnürt. Jeweils von Cab Over- und Conventional-Zugmaschinen befördert, bietet das SET 6503 Langholz- und Pritschenauflieger.
Die Packung 6504 enthält einen Koffer- und einen Tanksattelzug.
s.e.s. MINICARS (siehe auch MEB 1/92) ist mit weiteren Neuauflagen präsent. Die exakt gefertigten und bedruckten Halbnuller aus ehemals volkseigener Produktion sind bundesweit verfügbar. Der G5 dient als Kran- und Pritschenwagen nunmehr bei der Feuerwehr, Trabis wurden zur BVB und zur Mitropa versetzt, während der Barkas B 1000 für die Telekom, die Polizei, aber auch für die "Ruhe Sanft GmbH" als Bestattungswagen unterwegs ist.
I.M.U. sorgt mit dem Goggomobil T 400 für Anklänge an die sechziger Jahre. In fünf "zeittypischen" Farben sowie als Feuerwehr-Einsatzwagen (!) rollt der Youngtimer an. In der Reihe der "Opel-Klassiker" ist das Kadett C-Coupe erschienen, das in vier Farbtönen angboten wird. *Uwe Ruck*



Kibris Landwirtschaftsfahrzeuge haben auf allen Anlagen mit ländlichem Milieu einen Platz verdient.



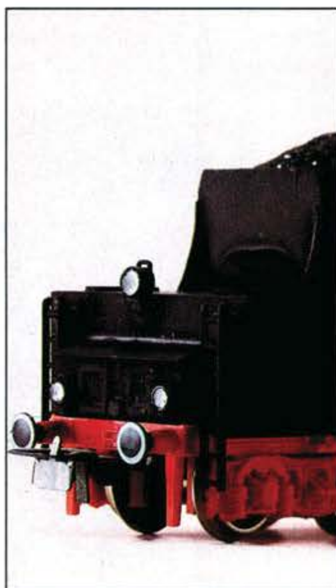
Die Truck-Kollektion von Herpa im Maßstab 1:160 wird um vier Modelle mit amerikanischem Vorbild erweitert.



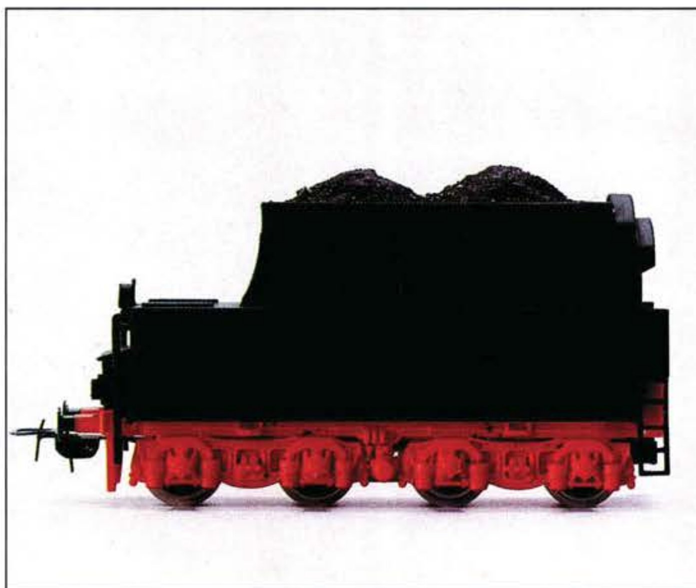
Durch neue Materialien werden die lange bekannten (s.e.s.-) Minicar-Modelle wesentlich aufgewertet.

Neubautender in H0

Aus den PIKO-Lokomotiven der Baureihen 41 und 52 lassen sich mit relativ wenigen Anstrengungen die Lokomotiven der DR-Baureihen 23 [10] und 50 [40] bauen. Beide Maschinen sind jedoch im Original mit dem Neubautender 2'2'T28 gekuppelt, der leider als H0-Modell nicht im Handel ist. Also ist ein Eigenbau notwendig. Hier die dazu erforderliche Baubeschreibung.



Das Dreilichtspitzensignal, Kennzeichen der Epoche III, kann mit Hilfe von Lichtleitstäben beleuchtet werden.



Die Seitenansicht des Tenders zeigt die völlig neue Form des 2'2'T28. Für die Seitenwände empfiehlt es sich, nur absolut ebenes Material zu verwenden, da die Lackierung jede Unebenheit erkennen läßt.



Schürgeräte samt Gestell, Wurfhebelbremse sowie Griffstangen können die Vorderwand ergänzen.

Grundlagen für diese Baubeschreibung waren eine Zeichnung im »modelleisenbahner« Heft 8/78 und das Tendergehäuse der Baureihen 23/35 in TT von der Firma Berliner TT-Bahnen Zeuke. Dazu kam das Triebwerk aus einem PIKO-Tender 2'2'T34 der Baureihe 41. Während an diesem Tendertriebwerk kaum Änderungen vorzunehmen waren, mußte das Tendergehäuse neu hergestellt werden. Die Abmessungen und Werkstoffe der Einzelteile sind den Zeichnungen und der Stückliste zu entnehmen. Der Bau des Tenders wurde noch zu einer Zeit vorgenommen, wo der Bezug geeigneter Werkstoffe mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden war. Selbstverständlich können nun alle Teile, für die ich Sperrholz verwendete, aus verschieden dickem Polystyrol oder Zurüstteilen verschiedener Kleinserienhersteller angefertigt werden.

Das Tendergehäuse

Beim Zusammenkleben der Tenderseitenteile mit der Tenderrückwand ist auf unbedingte Winkligkeit zu achten. Die Verklebung

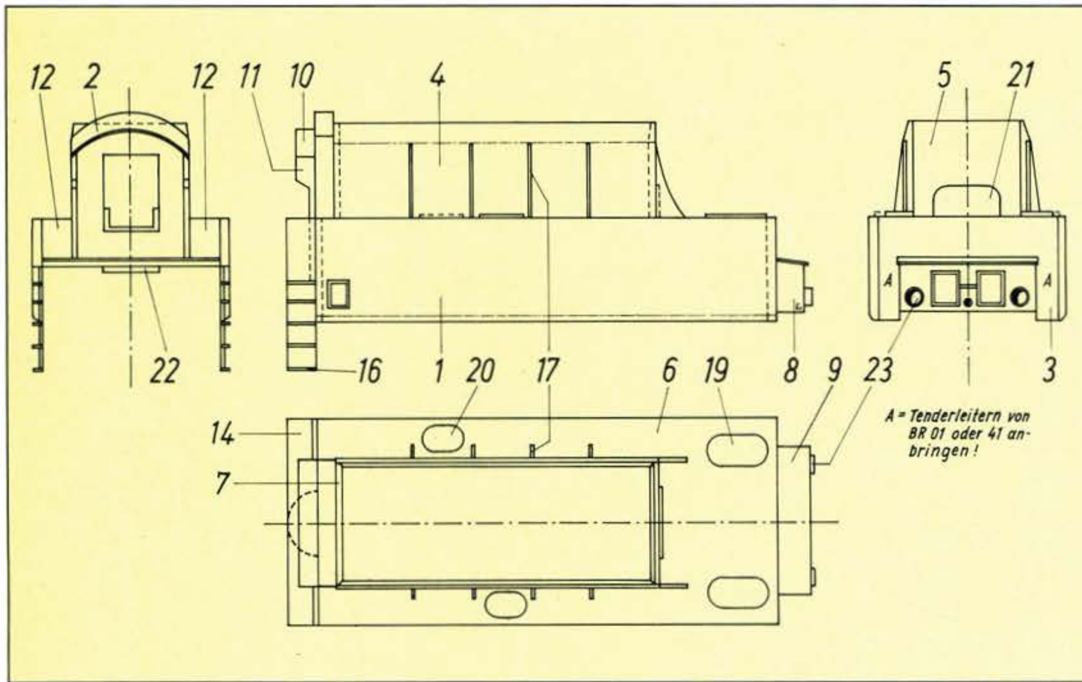
Stückliste

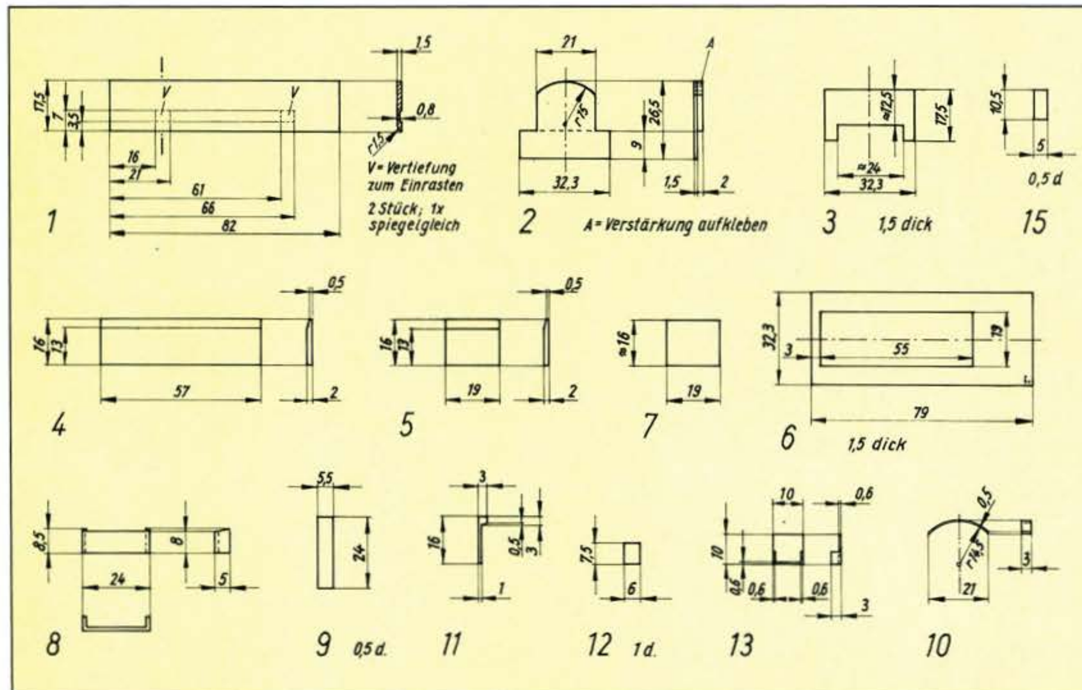
Teil Nr.	Bezeichnung	Anzahl Stck	Abmessung mm	Werkstoff
1	Tenderseitenwand	2	82 x 17,5 x 1,5	Polystyrol
2	Tendervorderwand	1	32 x 26,5 x 1,5	Polystyrol
	+ Verstärkung	1	21 x 17,5 x 2,0	Polystyrol
3	Tenderrückwand	1	32 x 17,5 x 1,5	Polystyrol
4	Kohlenkastenseitenwand	2	57 x 16,0 x 1,5	Polystyrol
5	Kohlenkastenrückwand	1	19 x 16,0 x 1,0	Polystyrol
6	Tenderdeckel	1	32 x 79,0 x 1,5	Polystyrol
7	Kohlenkastenvorderwand	1	19 x 16,0 x 1,0	Polystyrol
8	Werkzeugkasten	1	Zeichnung	Polystyrol
9	Werkzeugkasten-Deckel	1	24 x 5,5 x 0,5	Sperrholz
10	Blende	1	Zeichnung	Polystyrol
11	Blende	2	Zeichnung	Sperrholz
12	Verstärkung für Teil 2	2	28 x 6,0 x 1,0	Sperrholz
13	Komplettierung Teil 2	1	Zeichnung	Sperrholz
14	Komplettierung Teil 2	1	33 x 5,0 x 0,5	Sperrholz
15	Komplettierung Teil 2	2	11 x 5,0 x 0,5	Sperrholz
16	Führerstandsaufstiegsleiter	2	Zeichnung	Polystyrol
17	Verstrebung	8	Zeichnung	Sperrholz
18	Verstrebung	2	Zeichnung	Sperrholz
19	Wasserkastendeckel, groß	2	Zeichnung	Sperrholz
20	Wasserkastendeckel, klein	2	Zeichnung	Sperrholz
21	Deckel	1	Zeichnung	Sperrholz
22	Arretierung für Tenderkupplung	1	Zeichnung	Polystyrol
23	Lokomotiv-Laternen	2	3 x 2	Polystyrol
24	Kohlenladung	1	Zeichnung	Blei/Zinn
25	Gewicht	1	Zeichnung	Blei/Zinn

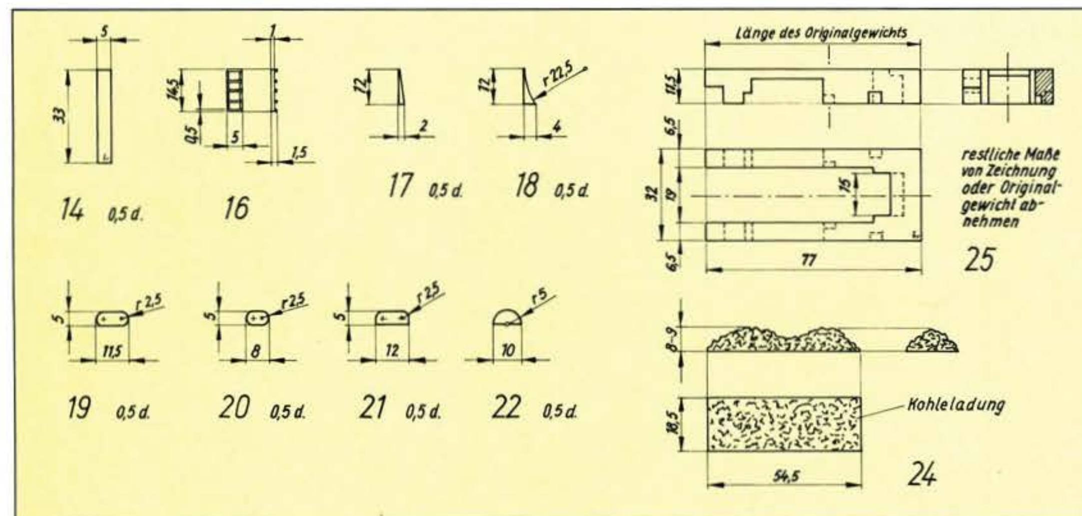
erfolgt zweckmäßig mit nitrohaltiger Farbverdünnung. Das ist sauber, und die Flüssigkeit löst den Polystyrol-Werkstoff hinreichend an. Beim Einsetzen des Tenderdeckels zeigt sich die Genauigkeit der Tenderwandverklebung.

Bevor die Tendervorderwand eingesetzt wird, muß diese mit der Verstärkung (Teil 12) verklebt werden. Diese Verstärkung sitzt dann genau auf dem Tenderdeckel auf. Der Kohlenkasten setzt sich aus den Seitenwänden, der Rück- und der Vorderwand zusammen. Zum Verkleben gilt das Gleiche wie zum Tenderkasten. Sind alle Klebefugen gut ausgehärtet, werden die Teile exakt befeilt, verspachtelt und verschliffen.

Nachdem der Kohlenkasten mit dem Tenderkasten verklebt wurde, wird das nunmehrige Gehäuse mit allen restlichen Teilen lt. Zeichnung komplettiert. Zum Anbau des Werkzeugkastens ist es günstig, das Gehäuse auf das Triebwerk aufzusetzen, damit der Kasten in der richtigen Höhe angebracht werden kann. Dieses erstmalige Verbinden des Tendergehäuses mit dem Triebwerk wird u. U. noch







einige Ecken und Kanten sichtbar werden lassen. In diesem Fall ist mit viel Sorgsamkeit vom Tenderdeckel und der Kohlenkastenrückwand Material soweit zu entfernen, daß alles einwandfrei paßt.

Je nach der Epoche des Einsatzes unseres Fahrzeuges werden nun 2 oder 3 Laternen an der Tenderrückwand angebracht. Damit die Kupplung zwischen Tender und Lokomotive richtig sitzt, wird noch die Arretierung (Teil 22) so unter das Teil 14 geklebt, daß es mit der geraden Kante an der nach unten überstehenden Tendervorderwand anliegt. Die Leitern an der Tenderrückwand können von alten Lokomotivgehäusen oder von Zurüstsätzen (WEINERT, GÜNTHER o. a.) entnommen werden. Da Lokomotive und Tender auf meiner Anlage stets gekuppelt bleiben, habe ich auf eine weitere Detaillierung der Tendervorderwand verzichtet. Dem findigen Tüftler bleibt jedoch genügend Spielraum, sich an der Nachgestaltung der Kohlenkastentüren, der Wurfhebelbremse und viele andere Einzelheiten zu beweisen.

Das Triebwerk

Entsprechend der neuen Tenderform muß als erstes das Bleigewicht verändert werden. Dazu wird eine Holzform (Sperrholz oder massiv) exakt nach den Innenabmessungen des neuen Tenders und des Getriebes angefertigt. Da das neue Gewicht wesentlich kleiner (und leichter) ist als das Originalgewicht, wird gleich noch die Kohleladung in Blei-Zinn-Legierung abgegossen. Das Ganze erfolgt in einer Negativform aus Gips oder Gießharz.

Am Tenderunterteil wurden folgende Veränderungen vorgenommen: Die Achslagerblenden der linken Seite werden entfernt und durch solche der rechten Seite eines zweiten Tenderunterteils ersetzt. Natürlich kann man auch die Abformtechnik zu Hilfe nehmen. Schließlich ist noch die Kondensatorbefestigung zu kürzen, damit alles gut Platz hat.

Zum Abschluß habe ich mein Tenderoberteil mattschwarz lackiert und die Drehgestellblenden schmutzig-schwarz gealtert. Auf die Kohleladung wird kleingesiebte Steinkohle geklebt und die Beschriftung mit Hilfe eines handelsüblichen Beschriftungssatzes vorgenommen.

Klaus Witter

Berlins Bu

Figuren und Fahrzeuge kann man auf der Modellbahn-Anlage nie genug haben. Erfahrene Modelleisenbahner wissen das und wählen mit Bedacht nach Eisenbahnepochen oder zu bestimmten Themen. Letzteres ist besonders reizvoll, und wenn es sich dabei um die Nachgestaltung eines Berliner Omnibus-Betriebshofes mit Museumsfahrzeugen handelt, sind gekonnte Eigenbauten mit Sicherheit angesagt.

Wenn Kinder auf dem Lande aufwachsen und eines Tages in die Großstadt umsiedeln, gibt es oft bestimmte großstadttypische Erscheinungen, die das Interesse der Kleinen in besonderem Maße erwecken. Bei dem heute 28jährigen Hardy May waren es die Berliner Busse, die den Heranwachsenden in Ihren Bann zogen. Und da sich der junge May auch noch zum Modelleisenbahner entwickelte, lag es auf der Hand, daß bald die ersten Busmodelle am elterlichen Küchentisch entstanden. Heute kann der Bus-Modellbauspezialist mit einer großen Typenvielfalt hervorragend gebauter Modelle in der Nenngröße H0 aufwarten, und im Hinterkopf wachsen schon Ideen für eine kommerzielle Nutzung dieser Fähigkeiten: Man müßte die Modelle in Kleinserie anfertigen. Die Bautechnologie ist einfach und von verblüffend guten Ergebnissen. Ausgangsmaterial sind 1mm dicke Platten aus durchsichtigem Kunststoff. Diese sind in verschiedenen Größen und mit unterschiedlicher Dicke im Fachhandel für Bürobedarf oder auf Baumärkten erhältlich. Bevor es ans Bearbeiten geht, muß untersucht werden, aus welcher Art Kunstoff das Material besteht und welche Lösungsmittel es auflösen. Das ist wichtig, um Entscheidungen über die zu verwendenden Farben zu treffen und dient außerdem zur Auswahl des Klebers. So läßt sich Polystyrol sehr sauber und fest mit nitrohaltiger Verdünnung kleben, eine Farbgebung mit Nitrofarben ist jedoch unbedingt zu vermeiden, da die Oberfläche stark angelöst wird, was bis zum Lochfraß führen kann.
Ist das Material sicher identifiziert, werden die Umrisse der Teile mit



Doppeldeck-Omnibus Nr. 787 von 1928. Typ: NAG D 2 May. Hersteller: Nationale Automobilgesellschaft (NAG), Berlin. Der Bus gehörte zum Erscheinungsbild der ABOAG und später der BVG in den dreißiger Jahren.



Eindeck-Omnibus Nr. 624 und Omnibus-Anhänger Nr. 120 von 1952. Typ: LOWA W 700. Hersteller: VEB Waggonbau Bautzen. Der Bus gehört in das Erscheinungsbild der BVG (Ost) der fünfziger Jahre.



Doppeldeck-Omnibus Nr. 929 von 1956. Typ: DO 54. Hersteller: VEB Waggonbau Bautzen. Baujahr 1954 bis 1956. Der Bus gehörte in das Erscheinungsbild der BVG (Ost) um 1960 und war bis 1974 in Betrieb. Alle Busmodelle wurden im Maßstab 1:87 von Hardy May, Berlin , gebaut.

nte Busse



Doppeldeck-Omnibus für Einmannbetrieb von 1965. Typ: DE 65. Hersteller: Büssing. Das Oberdeck kann nur über die in Wagenmitte befindliche Treppe erreicht werden. Das Foto zeigt die Einstiegseite.



Doppeldeck-Omnibus Nr. 2622 von 1974. Typ: DE 74. Hersteller: Gaubsschat/Büssing. Der Omnibus ist der letzte einer Serie von 816 Exemplaren, die von 1965 bis 1974 angeschafft wurden und das Erscheinungsbild der BVG um 1975 prägten.



Aus dem Fahrwerk eines Büssingbusses, Typ NAG und einem umgebauten Doppeldeck-Anhänger als Sattelauflieger entstand nach dem 2. Weltkrieg dieser Großraum-Omnibus. Er bot 65 Personen einen Sitzplatz und war vorwiegend auf Linien in den Berliner Außenbezirken eingesetzt.

Fotos: KLAWIAN

einer dünngeschliffenen Reißnadel angezeichnet und mit der Laubsäge ausgesägt. Gerade Schnitte kann man nach genügend tiefem Ritzen auch über einer scharfen Kante brechen, aber wer Übung im Laubsägen besitzt, sollte diesem Verfahren den Vorzug geben. Das trifft besonders auf die Bearbeitung von Krümmungen und Kurven zu. Da die Materialoberfläche für eine Farbbehandlung zu glatt ist, muß sie angeschliffen werden. Dabei werden natürlich die Fensterflächen ausgespart, was am besten durch Abkleben mit sauber zugeschnittenem Klebeband geschieht. Die Fahrgestelle entstehen weitgehend unter Verwendung noch vorhandener Teile aus dem früheren PLASTICART-Sortiment. Durch Verlängern und Verbreitern des Rahmens sowie durch Umrüsten der Radsätze mit anderen Rädern bzw. mit Zwillingsrädern werden die Unterbauten dem jeweiligen Bustyp angepaßt. Nach dem Zusammenkleben der Gehäuseteile, wobei Rundungen in der Regel massiv aus dickerem Material entstehen, werden alle Unebenheiten, Ritzen und Lücken mit Spachtelmasse ausgefüllt. Komplizierte Rundungen werden im Wasserdampf über eine Holzform gezogen. Die geklebten und gespachtelten Rohlinge sollten mindestens 24 Stunden aushärten, bevor sie nochmals mit feinem Naßschleifpapier (Körnung 200) glattgeschliffen werden.

Der Anstrich erfolgt mit einem weichem Pinsel und Modellbaufarben verschiedener Hersteller. Dieses Verfahren erscheint dem Autor einfacher als das Farbspritzen, das eine sorgfältige Abdeckung der Fensterflächen erforderlich machen würde.

Nach einer zweiten Farbgebung wird das Modell 24 Stunden in einem warmen und staubfreien Raum getrocknet. Erst dann können mit einem dünnen Folienstift (Fine-Liner) die Fenster- und Türrahmen, Kühlergrills u.a.m. nachgezogen werden. Daß dazu speziell angefertigte Lineale und eine ruhige Hand gehören, ist eigentlich selbstverständlich.

G. K

Literatur:

■ Berliner Omnibusse, zusammengestellt von Hans D. Reichardt. alba Buchverlag, Düsseldorf 1975.

■ Historische Fahrzeuge in Berlin (Busse, Straßenbahnen, U-Bahn, S-Bahn), Herausgeber: Reiner Schipporeit, Museum für Verkehr und Technik, Berlin 1991.

Noch einmal: Skl-Motorisierung in H0

Es war zur Internationalen Modellbahnausstellung am Berliner Funkturm. Unser Autor hatte sein Skl-Modell mitgebracht und ließ dieses auf dem Vorführgleis der Firma Teichmann mit einem neuen Faulhaber-Regler fahren. Sofort bildete sich eine Menschentraube vor der Glasscheibe, denn die Faszination des in Krichgang die Rampe hinaufschleichenden Kleinfahrzeugs zog viele in seinen Bann.

Nachdem die Motorisierung des DMV-Bausatz-Skl in einer Standardversion gute Ergebnisse gezeigt hatte, reizte es mich, weitere Versuche mit einem Minivorgelege zu unternehmen. Über die Ergebnisse dieser Getriebevariante berichtete der MODELL EISENBAHNER im Heft 10/91.

Nun liegen die Ergebnisse einer dritten Skl-Antriebsvariante vor. Hauptinhalt dieser neuen Version ist eine Dreipunktlagerung, die zu wesentlich verbesserten Fahreigenschaften und zu einer sichereren Stromaufnahme führt als bei den vorhergehenden Modellvarianten. So fährt der Motorwagen allein und ohne Schwungmasse, d. h. bei Stromabnahme über nur eine Achse, schon bei geringer Geschwindigkeit verblüffend ruhig und sicher über die Teststrecke inclusive einer Pilzschen doppelten Kreuzungsweiche. Das ist ein überzeugender Beweis dafür, daß sich der hohe Bastelaufwand lohnt, zumal die komplizierte Justage der kippelfreien Achsauflage entfallen kann.

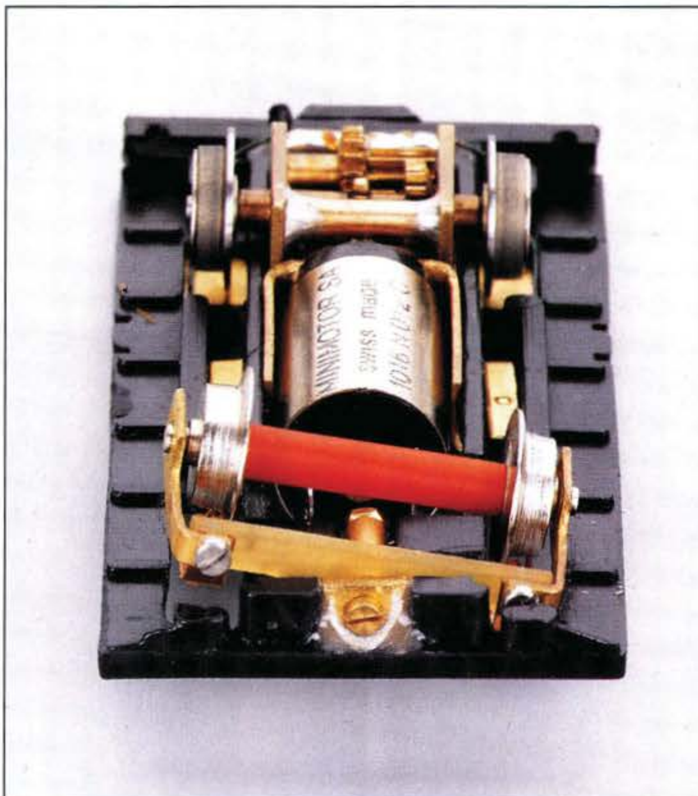
Die Bilder erläutern anschaulich die vorgenommenen Umbauten. Die Achslager der freilaufenden Pendelachse werden mit der Laubsäge aus 0,75 mm dickem Messingblech ausgesägt. Dazu sollte man ein möglichst feingezahntes Sägeblatt benutzen. Um ein Flattern des dünnen Blechs während des Sägevorgangs zu verhindern, wird das Material nach dem Anreißen mit Kontaktkleber (Phonal o.ä.) auf 2 mm dickes Sperrholz geklebt. So präpariert, läßt sich das Aussägen einfach und »sägeblattschonend« durchführen. Das Ablösen der ausgesägten Metallteile von dem mitausgesägten Sperrholz erfolgt mit Hilfe einiger Tropfen Benzin oder Benzol. Der Querträger mit dem Pendellager wurde in diesem Fall geschraubt (M 1,7); die Verbindung kann jedoch auch gelötet werden. Zum Anbringen des Pendellagerfestpunktes (1mm Messingblech) am Fahrzeugboden (Kunststoff) eignet sich sehr gut ein Zweikomponentenkleber auf Epoxid-Basis.

Zu den Rädern ist noch zu bemerken, daß, wenn keine PIKO-N-Räder greifbar sind, auch solche der Firma FLEISCHMANN verwendet werden können. Da deren brünnierte Laufflächen jedoch unbedingt blank zu machen sind (beispielsweise mit einem ROCO-Schienenreinigungskissen) bleibt diese Lösung ein Kompromiss, da vermutlich häufiges Reinigen der Räder vonnöten sein wird.

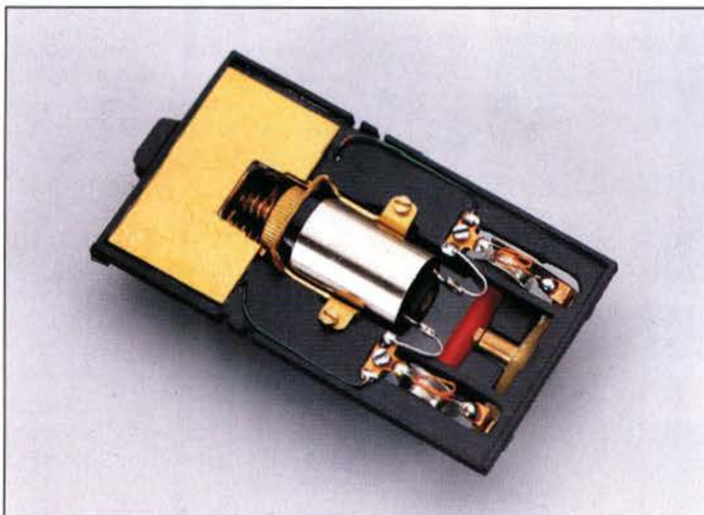
Und noch ein Hinweis: Geringfügig ungenau gebohrte Getriebeplatinen müssen nicht gleich weggeworfen werden, wenn man andere Zähnezahlkombinationen bei den verwendeten Zahnrädern aussucht. Das muß man ausprobieren. Es lassen sich wegen des Grades der Ungenauigkeiten keine Rezepte vorschreiben.

Wenn auch das Ausprobieren Zeit kostet, kann es dennoch schneller und materialökonomischer sein als eine Neuanfertigung der Platinen.

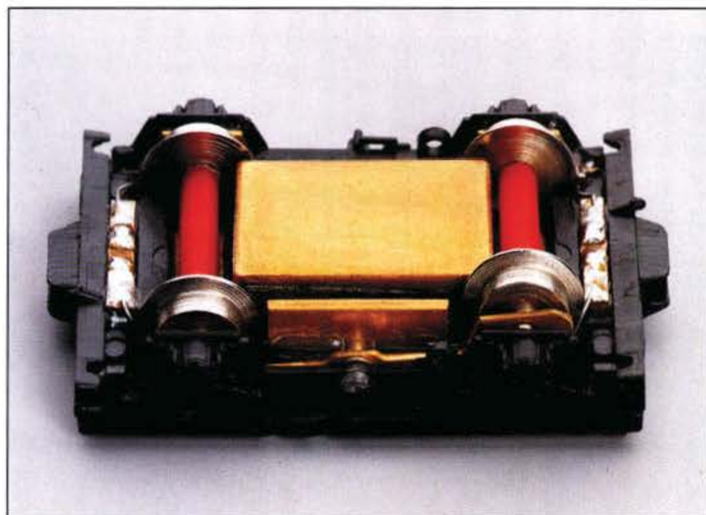
Reiner Lachs



Eine längs zur Fahrtrichtung drehbare Achsaufhängung schafft die gewünschte Dreipunktlagerung. Dafür eignet sich die nichtangetriebene Achse besser als die Antriebsachse, da sonst die gesamte Antriebseinheit drehbar gelagert werden müßte.



Die Draufsicht auf die dritte Modellvariante des Skl offenbahrt die technische Lösung der Dreipunktlagerung. Das Widerlager aus Messingblech (rechts) wurde in den Rahmen eingeklebt, und die Achse ist um die Hülse drehbar. Beachtenswert ist auch die Lösung der Stromaufnahme mit weichen Federn aus Bronzeblech und hochflexibler Litze.



Am Anhänger wurde die Dreipunktlagerung einfacher verwirklicht: Hinter der Achslagerblende an einer Seite wurden die Achsen in einer Wippe gelagert, die um einen Lagerpunkt drehbar ist. Da eine solche Beanspruchung von dem Kunststoffgehäuse nicht aufgenommen würde, wurde ein Messingwiderlager eingeklebt.

Fotos: KLAWIAN

FdE-Kalender 1992

Der im 34. Jahrgang von den »Freunden der Eisenbahn, Hamburg« herausgegebene klassische Eisenbahn-Kalender erscheint seit dem vergangenen Jahr beim LOK Report. Die meisten abgedruckten Bilder entstammen den Einsendungen zu einem jährlich vom FdE veranstalteten Fotowettbewerb, ergänzt durch einige ältere Aufnahmen vom europäischen Bahnbetrieb.
Die Kalenderblätter bleiben der traditionellen Schwarzweiß-Eisenbahnfotografie verpflichtet. Sie zeigen Szenen von der Dampfbahn bis zum ICE. *wdm*

FdE-Kalender 1992, Europäischer Eisenbahnkalender, 34. Jahrgang. 42 Blätter mit Sw-Abbildungen im Format 16 x 24,5 cm. Herausgeber: Freunde der Eisenbahn, Hamburg. Bezug über LOK Report, Postfach 1280, W–4400 Münster, 19,80 DM.

Uli Ruopp, Helmut Roggenlamp, Uwe Nußbaum

Jahrbuch Schienenverkehr 10

Wie gewohnt berichtet das Jahrbuch über das Geschehen bei der Deutschen Bundesbahn. Im Anschluß daran wird die Kooperation DB/DR zusammengefaßt, womit das Auffinden von Themen, die beide Bahnen betreffen, wesentlich erleichtert wird. Ein völlig neues Kapitel ist die Berichterstattung über die DR mit offiziellem Zahlenmaterial zu Fahrzeugen und baulichen Anlagen sowie einer Streckenchronik und einer Liste der Elektrifizierung seit 1989. Sehr umfangreich wird über Werksbahnen und den öffentlichen Personenverkehr mit U-, Stadt- und Straßenbahnen berichtet, mit dem aktuellen Stand bei mehr als 70 Werkbahnen und lückenlosem Datenmaterial über sämtliche Straßenbahnbetriebe in Ost und West. Auch die Fahrzeugbewegung und Streckenveränderung für die Straßenbahnen der ehemaligen DDR sind dokumentiert. Die Entwicklung und die Lieferung der gesamtdeutschen Industrie sind ebenso verzeichnet wie der Wandel bei Eisenbahnmuseen und Museumseisenbahnen, für letztere mit einer Streckenchronik.
Mit dieser Ausgabe liegt nun zum ersten Mal ein kompetentes, übersichtliches Nachschlagewerk zum spurgebundenen Verkehr in ganz Deutschland vor. *G.N.*

Uli Ruopp, Helmut Roggenkamp, Uwe Nußbaum: Jahrbuch Schienenverkehr 10. 160 Seiten, 160 sw-, 26 Farbfotos, 2 Zeichnungen, 51 Tabellen, 34,– DM. Verlag Dr. Bernhard Abend, Altenbergstr. 1, W–7000 Stuttgart 1

Die Modellbahn

Der Franckh-Kosmos Verlag gibt seit 1986 die Reihe die »Die Modellbahn« heraus. In den sechs bisher erschienenen Broschüren werden für Anfänger und Spezialisten Themen der Modellbahnelektrik dargestellt. Während im ersten Band eine Einführung in die Elektrotechnik (Autor: Wolfgang Horn) erfolgt, werden im zweiten Band Grundlagen der Elektronik (Autor: Volker Dudziak) dargestellt. Die Autoren vermitteln, ohne sich in theoretischen Erklärungen zu verlieren, Funktionsweisen von Bauelementen und Grundschaltungen. An praktischen Beispielen kann der Leser mitdenken und lernen. Er wird angeregt, viele Ideen für seinen eigenen Bedarf umzusetzen.
Im dritten Band beschreibt Wolfgang Horn Umbauten und Verbesserungen an Fahrzeugen, die im Dreileiter-Wechselstromsystem eingesetzt werden sollen. Auch verschiedene Ideen zur Fahrzeugbeleuchtung sowie viele Informationen zum Faulhaber-Motor werden dem Leser geboten.
Der Selbstbau einer digitalen Mehrzugsteuerung nach dem System Märklin ist sicher sehr reizvoll. Der vierte Band (Autor Wolfgang Horn) behandelt dieses anspruchsvolle Thema ausführlich.
Im Band Fünf werden elektronische Schaltungen von Geräuschgeneratoren beschrieben. Auch den Aufbau einer Dauerzugbeleuchtung in Niederfrequenztechnik und verschiedene Selbstbau-Meßgeräte beschreibt der Autor Friedhelm Schiersching.
Daß ein Computereinsatz (Commodore 64) auf einer Modelleisenbahn nicht mit vollautomatischem Betrieb gleichzusetzen ist, zeigt Wolfgang Horn im sechsten Band, der leider vergriffen ist.
Alle Broschüren der Franckh-'schen Buchreihe sind durch ansprechend gestaltete Einbände gekennzeichnet. Zahlreiche Fotografien, technische Zeichnungen und Diagramme illustrieren das Beschriebene. Leider läßt die schlechte Qualität der ausschließlich in Schwarzweiß wiedergegebenen Fotos viele wichtige Details nicht zur Geltung kommen. Ein gezielterer Einsatz der zweiten Farbe würde die Aussagekraft der Zeichnungen, Tabellen und Diagramme wesentlich erhöhen. Die Franckh'schen Broschüren sind besonders den Modelleisenbahnern zu empfehlen, die auf der Suche nach elektronischen Schaltungen für ihre Modellbahnanlage sind. *lp.*

Die Modellbahn 1-6. Broschur, je Band 18,– DM. Franckh-Kosmos Verlags-GmbH & Co, Pfizerstr. 5-7, W–7000 Stuttgart 1Bernhard Uhle

Ulrich Völz

Feldbahnen in Niedersachsen 1

Das Magazin für Werkbahnfreunde, herausgegeben von BAHN-EXPRESS ist nach den 1989 erschienenen Publikationen über Feldbahnen in Schleswig-Holstein und Bayern die dritte dieser Art. Alle niedersächsischen Bahnen werden mit aktuellen Fahrzeugbeständen – und soweit zu ermitteln war, mit ihrer bisherigen Geschichte – beschrieben. Gleispläne ergänzen einzelne Kapitel. 36 Betriebe wurden berücksichtigt. Hinzu kommen 13 museale Objekte. Die Broschüre zeichnet sich durch einen hohen Informationsgehalt aus. *wdm*

Ulrich Völz: Feldbahnen in Niedersachsen 1. 92 S., 34 Fotos, gebunden, 15,80 DM. BAHN-EXPRESS, zu beziehen über: Ulrich Völz, Von-der-Wisch-Straße 47, W-2300 Kiel 1.

Die Kleinbahn, Band 4

Von 1963 bis 1975 erschien diese Schrift als Zeitschrift. Seit 1988 wird sie als Buchreihe herausgegeben. Besonders bemerkenswert im vorliegenden Band 4 sind Angaben über die deutschen Privatbahnen. Die Fortsetzung der Triebfahrzeugstatistik enthält Veränderungen bei allen nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Für den an der dokumentarischen Aufarbeitung dieses Themas interessierten Eisenbahnfreund wird dieser Band willkommen sein. *wdm*

Wolfgang Zeunert: Die Kleinbahn, Band 4, 80 S., 24 Farb- und 73 Schwarzweiß-Fotos, 2 Zeichnungen, 19,80 DM. Verlag Ingrid Zeunert, Hindenburgstraße 15, W-3170 Gifhorn

Wolfgang Herzog

Bentheimer Eisenbahn AG

Diese regelspurige Privatbahn wurde 1896 eröffnet, später erweitert, teilweise stillgelegt und in jüngster Vergangenheit wiederum erweitert. Während der Personenverkehr heute ausschließlich von bahneigenen Omnibussen bewältigt wird, werden auch heute beachtliche Gütertransportleistungen vollbracht. Dieses Heft stellt die Bentheimer Eisenbahn AG so vor, wie sie heute betrieben wird. Zeichnungen von den Bahnanlagen, Gebäuden und Fahrzeugen regen zum Modellbau an. Einige Unkorrektheiten sind jedoch nicht zu übersehen. U. a. wurden die Begriffe »Kleinbahn« und »Privatbahn« durcheinander gebracht und das unübliche Wort »Gleisrenovierung« zu Hauf verwendet. Dennoch muß diese Arbeit weiter empfohlen werden. *wdm*

Wolfgang Herzog: Moderne Privatbahn in der Grafschaft Bentheim – Bentheimer Eisenbahn. 166 S., 32 Farb- und 142 Schwarzweiß-Fotos, 14 Fahrzeugzeichnungen, 2 Streckenpläne, 28 Lagepläne, 107 Gebäudezeichnungen, 39,50 DM. Verlag Ingrid Zeunert, Hindenburgstraße 15, W–3170 Gifhorn.

H. Lohr, G. Thielmann

Die Oberweißbacher Bergbahn

Viel wurde schon über die Oberweißbacher Bergbahn, der steilsten für den Transport von Regelspurwagen geeigneten Bahn der Welt, geschrieben. Sie gehört zu den Touristenattraktionen Thüringens und ist ein Technikdenkmal ersten Ranges. Die vorliegende Broschüre zeichnet ein vollständiges Bild über den Bahnbau und den Fahrzeugpark. Historische Schwarzweiß-Fotos und aktuelle Farbbilder dokumentieren den eingesetzten Fahrzeugpark nahezu vollständig. Die exakt recherchierten Einzelangaben und Begebenheiten am Rande machen diese Schrift zu einer runden Sache, die zu lesen, Vergnügen bereitet. *wdm*

H. Lohr, G. Thielmann: Die Oberweißbacher Bergbahn. 72 S., 68 Abb., 5 Tab., 16,80 DM. Bahn & Bild Verlag GmbH, PSF 105, O–1136 Berlin

Werner Pöllmann, Dr. Kurt Kauert

Die Eisenbahn im Klingenthaler Raum

Diese Schrift erschien anläßlich des 400jährigen Jubiläums der Stadt Klingenthal. Sie vermittelt einen Überblick über Vergangenheit und Gegenwart der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn, den einstigen Grenzbahnhof Klingenthal, über andere Eisenbahnprojekte in der Region und nicht zuletzt über die kürzeste sächsische Schmalspurbahn, der meterspurigen Strecke Klingenthal - Sachsenberg-Georgenthal, sowie über das aktuelle Eisenbahngeschehen in und um Klingenthal. Die einzelnen Beiträge enthalten viele Daten und Fakten; sind zweifellos spannender Lesestoff.
Für einen äußerst geringen Preis wird viel geboten, wenngleich durch die einfache Drucktechnik die Bildqualität nicht so recht befriedigen kann. Dem Eisenbahnhistoriker muß diese Schrift dennoch wärmstens weiterempfohlen werden. *wdm*

Werner Pöllmann, Dr. Kurt Kauert: Die Eisenbahn im Klingenthale Raum, Format DIN A 5, 40 S. 31 Abb., 1 DM zuzüglich 1,50 DM Versandkosten, zu beziehen über »Eisenbahnfreunde Klingenthal e. V.«, Bahnhofstraße 1, O-9650 Klingenthal 1, erhältlich auch an den Fahrkartenausgaben der Bahnhöfe Klingenthal und Schöneck.

Günter Fromm

Die Kanonenbahn

Als Nr. 29 der Hainich Heimathefte erschien zum Spätherbst 1991 »Die Kanonenbahn«. Günter Fromm (er feierte seinen 65. Geburtstag) beschreibt im Rahmen der Thüringer Eisenbahngeschichte den Abschnitt Leinefelde - Eschwege der Berlin-Coblenzer Eisenbahn, die nach dem Krieg 1870/71 aus strategischen Gründen (daher der Beiname) entstand.
Der Autor analysierte für seine Geschichte zahlreiche Veröffentlichungen und ergänzte sie mit eigenen Recherchen im Archiv der Direktion Erfurt. Die so entstandene Chronik des Eichsfelder Abschnittes der Kanonenbahn ist mit typisch Frommschen Zeichnungen umrahmt. So findet man alle Bahnhöfe der Strecke von Leinefelde bis Eschwege maßstabgetreu nachgebildet, Anregungen die Fülle für Modellbahnanlagenbauer.

Günter Fromm: Die »Kanonenbahn« - Strecke Leinefelde – Eschwege. 45 Zeichnungen, Fahrpläne, Fachsimiles, Tabellen, 1 Farbfoto; 64 Seiten, Broschur, Rückstich; 14,90 DM. Hainich Heimathefte, Lange Brüdergasse 12, O-5820 Langensalza

Carl-W. Schmiedecke

Berliner S-Bahn

Der bereits an dieser Stelle besprochene »Leckerbissen« über sämtliche Fahrzeuge der Berliner S-Bahn, für den Statistiker unverzichtbar (siehe MEB 6/91, S. 57), wurde überarbeitet. Der Band »Fahrzeugbestände und Fahrzeugverbleib« enthält neue Daten und Fakten, vor allem im Hinblick der neu in Betrieb genommenen Triebzüge. Unter Einschluß der zur Reserve abgestellten Züge ist der höchste Nachkriegsbestand aus dem Jahre 1959 bereits übertroffen. *wdm*

Carl-W. Schmiedecke: Fahrzeugbestände und Fahrzeugverbleib der Berliner S-Bahn, 36 S. Lieferung nach Einzahlung von 7,50 DM auf das Postgirokonto Berlin 5108 30-107 (Margarete Schmiedecke) mit dem Vermerk »Fahrzeugbestände« und vollständiger Anschrift des Einzahlers.

Sonderfahrten und Standexponate

Eisenbahnmuseum Bratislava

Das große Dampfloksterben gehört in den sechziger und siebziger Jahren zum Alltag bei den Tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD). Eine kleine Gruppe von Eisenbahnfans rettet in oftmals unglaublichen »Feuerwehreinsätzen« unwiederbringliche Zeugen der Technikgeschichte. Sie gehören heute zum slowakischen Eisenbahnmuseum in Bratislava (Preßburg), über das im folgenden berichtet wird.





Diese »Ungarin« wurde demontiert. Umfangreiche Restaurierungsarbeiten sind nicht zu umgehen.

Bereits 1971 bildete sich eine kleine Gruppe slowakischer Eisenbahnfreunde unterschiedlichen Alters. Sie arbeiteten die nicht betriebsfähige Dampflokomotive 310.097 äußerlich wieder auf und organisierten Arbeitseinsätze auf der ersten Museumseisenbahn der damaligen ČSSR - der Waldeisenbahn in Kysuce.

Konservieren und Aufbewahren

Von 1978 bis 1982 gelang es jenen Eisenbahnfreunden aus Bratislava, zehn Dampflokomotiven und zahlreiche Wagen vor dem Verschrotten zu bewahren. Damit war faktisch der Grundstein für ein zukünftiges Museum gelegt worden. Seit Mai 1981 arbeitete eine Gruppe von Eisenbahnfreunden systematisch und oftmals auf eigene Kosten an der Konservierung des bereits vorhandenen Fahrzeugparks. Die ständig anwachsende Anzahl von Exponaten konnte aber längerfristig so nicht erhalten werden. Staatliche Hilfe war dringend erforderlich, um die Erhaltung und Aufarbeitung der Oldtimer erfolgreich weiterführen zu können.

Durch ein am 28. Dezember 1982 von der Slowakischen Regierung verabschiedetes Gesetz zum Schutz technischer Denkmale und über den Aufbau eines Technischen Museums in der Slovakei waren die rechtlichen Voraussetzungen für das Eisenbahnmuseum Bratislava vorhanden.

Daraufhin wurde vom damaligen Eisenbahnpräsidenten Skárda am 2. Mai 1983 der Befehl Nr. 5 zur Gründung eines ČSD-Betriebsmuseums ab 1. Juli 1983 veranlaßt. In diesem Zusammenhang waren noch vorhandene Ersatzteile für Dampflokomotiven ebenso sicherzustellen wie Exponate technischer Zweige des Betriebsdienstes bei den ČSD – vor allem Sicherungs- und Fernmeldetechnik. Heute erhalten die fünf ständigen Mitarbeiter nicht nur historisch wertvolle Exponate. Sie bauen auch ein Archiv über die Entwicklung der slowakischen Eisenbahnen auf.



Ein TATRA der dreißiger Jahre gehört ebenfalls zum Museumsbestand.

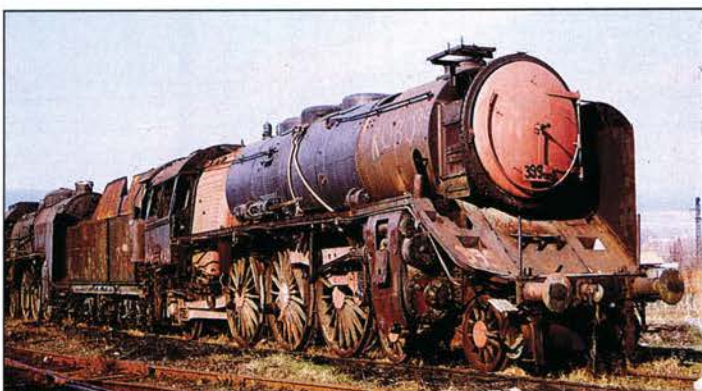
Drei Bereiche

Künftig soll dem Besucher das Gelände des ersten Bratislavaer Bahnhofs zugänglich sein. Hier werden eine feste Exposition und wechselnde Ausstellungen zu sehen sein. Hinzu kommt eine Bibliothek, zu der das erwähnte Archiv gehören wird.

Darüber hinaus steht die betriebsfähige Aufarbeitung, Instandhaltung und Konservierung von Dampflokomotiven und historischen Wagen im



Links: der bereits aufgearbeitete Beiwagen, gebaut im Jahre 1954, rechts: Industriedampflokomotive CP 600 aus dem Jahre 1955.



Die Lokomotive 399.005 gehörte zu einer kleinen, in der ehemaligen ČSR gebauten Serie für die Republik Litauen. Die Maschine verblieb aber infolge des zweiten Weltkrieges in ihrer Heimat.



An die berühmte Mikado-Baureihe erinnert die Lokomotive 387.017, dahinter die Lokomotive 331.001.



Lokomotive 555.3254 soll mit Hilfe deutscher Eisenbahnfreunde als nicht betriebsfähiges Exponat aufgearbeitet werden.

Fotos: B. Hauswald, Bratislava

Mittelpunkt des Geschehens. Später soll ein »Bw zum Anfassen« an die große Zeit der Dampflokomotive in der Slovakei erinnern. Weiterhin ist das Museum bestrebt, auch die jüngste Eisenbahngeschichte zu dokumentieren. Gegenwärtig gehören 42 Lokomotiven und etwa 70 Reisezug- und Güterwagen zum Bestand des Museums. Damit ist es möglich, zehn epochegerechte Zuggarnituren bzw. Triebwageneinheiten der Jahre von 1910 bis 1962 zusammenzustellen. Der immense Arbeitsaufwand erfordert nach wie vor neben den hauptamtlich Tätigen die Hilfe der Eisenbahnfreunde, die ja einst den Stein ins Rollen brachten. Von den ČSD finanziert, kann das Museum im Rahmen seines Jahreshaushaltes die Dampflokwerkstätten in Vrútky und Česke Velenice sowie auch andere Wagenausbesserungswerke beauftragen, Fahrzeuge zu restaurieren.

Trotz aller Bemühungen ist erst ein geringer Teil der Fahrzeuge museumsgerecht aufgearbeitet worden. Aber jedem Eisenbahnfreund ist sicherlich bewußt, daß diese Arbeiten nicht nur mit viel Engagement ausgeführt werden müssen, sondern auch erhebliche Kosten verursachen. Deshalb können die Vorhaben nur Schritt für Schritt vorangetrieben werden.

Sonderfahrten schon jetzt möglich

Daher kann es auch noch geraume Zeit dauern, bis die ständige Ausstellung eröffnet wird.

Interessenten aber können bereits jetzt bei slowakischen Reisebüros oder direkt beim Museum Dampfloksonderfahrten mit einem historischen Reisezugwagenpark durch die Slowakei bestellen. Dazu gehört auch ein Dampflokwochenende mit 100 Jahre alten Maschinen auf einer alten Lokalbahn mit kleinem Bw. Interessenten schreiben bitte an ČSD – Stredisko Technického Rozvoja Muzeáline Dokumentáčhe Centrum, Bajkalská 41, Bratislava, 821 09 – ČSFR.

B. Hauswald, Bratislava

Triebfahrzeuge des Bratislavaer Eisenbahnmuseums

Dampflokomotiven

※ 310.433	464.001	»Bulik«
310.442	475.196	
310.507	475.1130	
310.0107	477.013	»Papagei«
331.037 ex. MAV 375.666	486.008	»Anton«
331.011	486.007	»Anton«
354.1178 »Vsudybylka«	498.104	»Albatros«
387.017	524.1117	
387.019 »Mikado«	534.0472	»Kremak«
399.005 »Litauen«	555.3254	»Mazutka« ex. BR 52; 1960 in der UdSSR auf Ölhauptfeuerung umgerüstet
422.0108 »Maly Bejcek«	555.3008	»Mazutka« ex. BR 52; 1960 in der UdSSR auf Ölhauptfeuerung umgerüstet
※ 433.023		
433.008	※ 556.036	
434.2338	CP 600 Industrielokomotive	
434.128	CN 40 Dampfspeicherlokomotive	

Triebwagen und Diesellokomotiven

M 131.1053	※ T 211.0823
M 131.1007	※ PDS 90 Insustrie-Rangierlokomotive
M 131.1473	
M 140.101	
M 274.0	

Im Plandienst eingesetzte, zur Erhaltung vorgesehene Baureihen von Diesel-, E-Lokomotiven und Triebwagen

T 444.0	E 499.0	M 240.0
T 458.1		M 262.0
T 679.0015		
T 334.0		

Die mit ※ gekenntzeichneten Maschinen sind im betriebsfähigen Zustand.

Noch einmal: 52 3109

Die von Herrn Stade angezeigte Korrektur in Bezug auf die 52 3109 aus dem Auto+Technik-Museum Sinsheim möchte ich nachdrücklich unterstützen.
Es handelt sich um eine KDL 1 der Lokomotivfabrik Arnh. Jung, sie stammt aus der Lieferserie Fabrik-Nr. 11111-11234, DR Betr.-Nr. 3100-3223.
Diese Serie fand erst 1944 mit der Fabrik-Nr. 113331, DR-Betr.-Nr. 3320 ihren Abschluß.
Die 52 3109 gehörte im Februar 1945 zum festen Bestand des Bw Marburg/Drau, RBD Wien.
Nach 1945 erhielten eine Reihe von 52ern den aus dem Wannentender entstandenen Kabinentender 9793.
100 Maschinen etwa wurden mit dem Giesl-Flachejektor Typ F-2-142-1 ausgerüstet.
Ich halte aus genannten Gründen diese Maschine ebenfalls für eine KDL 1 aus österreichischem Bestand.
Eine 52 3109 aus Beständen der DR der ehemaligen DDR ist nicht nachgewiesen.
Über den Verbleib der Maschinen zwischen 1943 und 1945 kann ich nichts aussagen, in den Stationierungsverzeichnissen, Ostabgabelisten usw. erscheint die Betr.-Nr. nicht.
Ob es sich bei der Museumslok in Sinsheim um die Original-52 3109 handelt, kann nur anhand des Fabrik-Schildes und des Betriebsbuches festgestellt werden.
Im MEB 2/91, Seite 36, fällt nämlich auf, daß die Maschine trotz des Standes in einem gesicherten Museum keine Betr.Nr.- Schilder trägt, die Zahlen sind mit Farbe aufgezeichnet. Die Maschine steht in Sinsheim als Kriegslok in der Abt. Wehrkundeschau, dabei sind natürlich der Kabinentender und der Giesl-Ejektor unrealistisch.
Dies betrifft ebenfalls den »künstlerischen« Tarnanstrich.

R. Kuban, Chemnitz

Nomen est omen

Sicher ist es richtig und teilweise auch angebracht, Bahnhofsnamen im Großraum und in Berlin zu ändern, doch sollte man sich in Grenzen halten. Den Vorschlägen, Bahnhöfe ihre alten Namen wiederzugeben, kann man zustimmen. Dagegen sollte man sich stellen, wenn es bei der Umbenennung nur um die Wortstellung geht, z. B. Betriebsbahnhof Rummelsburg in Rummelsburg Betriebsbahnhof. Solche für mich sinnlosen Änderungen schrauben den ohnehin hohen Finanzbedarf des Berliner Nahverkehrs noch weiter in die Höhe, und für den Bahnwiederaufbau fehlen dann diese Gelder.

Frank Gutschmidt, O-1055 Berlin

Wilde Zicke (Heft 10/91)

Bei aller Freude über den vorläufigen Erhalt der Naumburger Straßenbahn, erscheint mir dieser Beitrag zu optimistisch und einseitig. Der DDR-Verkehrspolitik kann man zwar berechtigterweise eine mangelhafte Pflege der Verkehrsanlagen vorwerfen, doch sollte man nicht vergessen, daß Städte wie Naumburg, Nordhausen, Halberstadt oder Brandenburg, lägen sie auf »Altbundesgebiet«, längst keine Straßenbahn mehr hätten. Selbst in Zwickau, Gera, Schwerin, Jena und Dessau, deren Netz lt. diesem Artikel drastisch reduziert wurde, wären sicher ohne Straßenbahn. Daß aber gerade in den letztgenannten Städten auch neue Linien entstanden sind, hätte das Negativimage der DDR-Verkehrspolitik in diesem Beitrag offenbar gestört. Wer es noch nicht wissen sollte, in den Städten der Altbundesländer, deren Einwohnerzahl unter 150 000 liegt, gibt es schon lange keine Straßenbahn mehr.

T. Schmidt, Eisenach

Partnersuche

Ich habe den Modelleisenbahner von 1972 bis 1990 bezogen. Seitdem ist es nicht mehr möglich; wegen fehlender Devisen wird das Blatt nicht importiert. Meine Nenngröße ist TT und ich habe bereits mehrere Anlagen gebaut. Könnten Sie mir helfen, Briefpartner zu finden, mit denen ich Informationen, Modelle, Dias usw. tauschen kann?
Meine Anschrift: UdSSR 355012 Stavropol, ul. Lenina 100-57, Sergeev O. A.
Herzlichen Dank für ihre Mühe.

Oleg Sergeev, Stavropol

Namensungerecht

Solch ein Heft, wie die Nummer 11/91, können Sie gleich behalten. Ich will keine Zeitschrift der DB+DR, sondern eine Zeitschrift, welche dem Titel auch gerecht wird. Wenn schon »Modelleisenbahner« darüber steht, dann erwarte ich auch entsprechendes Material. Die wenigen Seiten hätten Sie sich auch noch sparen können. Ich erwarte also zukünftig, daß Sie dem Namen auch gerecht werden. Material dafür gibt es doch wohl genug.

W. Steltenkamp, W-4700 Hamm

Mein Gott, jetzt hat er's !



Die Schätzungen, wieviele Rädchen sich in der auf Seite 10 unseres Heftes 10/91 abgebildeten Schale befinden, lagen zwischen den wissenschaftlich errechneten 1891 Rädern des Lothar Kuballe aus Remscheid, die wir bereits in Heft 12/91 preisgegeben haben, und den 1,333333 Millionen, die Günter Griese aus Berlin ausgezählt hat. Neben vielen runden Werten waren unter den 183 Einsendungen auch sehr präzise: Es sind 53 732 Räder - Heiko Schröder, Putbus. Oder: ca. 9999 (!) - Peter Franz, Rees am Rhein. Mit 20 000 waren 10, mit 25 000 war ein Einsender dem Ziel nahe.
Den Vogel schoß Günter E. Anger aus Heidenau (bei Dresden) ab: 22 165; das waren lediglich 165 übers Ziel. Wir haben uns gefreut, als er am Sonntag, dem 17. November auf der Modellbahnausstellung am Berliner Funkturm von Roland Gaugele, zuständig für Öffentlichkeitsarbeit bei Märklin, eine S 3/6 der Königl. Bay. Staatsbahn in Nenngröße Z als Prämie entgegennehmen konnte (unser Bild).
Befragt, wie er die Zahl erraten habe, erklärte uns Günter Anger, der als Beamter im Bereich Organisation tätig ist und früher einmal als Mathelehrer gearbeitet hat, eine Theorie zur Ermittlung der Schalenhöhe, die auf den Regeln des Goldenen Schnitts beruhe. Die Geschichte war so haarsträubend dicht am Rande des gerade noch Möglichen angesiedelt, daß wir sicher sind, Beamtenlatein serviert bekommen zu haben.
Ihm noch einmal herzlichen Glückwunsch, allen anderen Teilnehmern herzlichen Dank.

Foto: KLAWIAN

Vorwarnung

Am 26. Oktober veranstaltete die AG Sachsendampf eine Sonderfahrt zwischen Hainsberg und Kipsdorf. Da es mir aus Zeitgründen nicht möglich war, an der gesamten Fahrt teilzunehmen, entschloß ich mich zu einer Nebenherfahrt. Dazu wollte ich einen Fahrplan erwerben, hätte ihn allerdings nur für den vollen Fahrpreis von 30,- Mark erhalten können. Begründung: Der Zug ist nicht ausverkauft. Vor der Abfahrt wurden vom Veranstalter noch die handgemalten Lokomotivschilder (088992-3) verhängt, um sie nur bei Fotohalten für die Mitfahrer des Zuges wieder freizugeben. Will man sich so die Kundschaft vergraulen? Was hat das mit Traditionspflege zu tun? Oder gibt es schon wieder Privilegien? Wer aus größerer Entfernung anreist, soll über solche Machenschaften vorgewarnt sein.

T. Lehmann, O-8211 Rippien

Heft 3/9
ab 4. März
im Handel!





Ähnlichkeiten erwünscht

Vergleiche zwischen Modell und Original sind bereits zu einem festen Bestandteil unserer Zeitschrift geworden. In diesem Monat waren wir im Bw Probstzella und suchten nach Ähnlichkeiten zwischen der 951027 und ihrem Piko-Modell.

Neuer Skl aus Brandenburg

Mit einem neuen Gleiskraftwagen versucht das noch zur Deutschen Reichsbahn gehörende Werk Gleisbaumechanik auf dem Markt Fuß zu fassen. Nach neuestem Stand auch erfolgreich. Frank Kniestedt berichtet.



Leipziger Allerlei

Wenn zu DDR-Zeiten der Modellbahn-Trust »Friedrich List« in der Vorweihnachtszeit seine Ausstellungen im Leipziger Messehof ankündigte, machten sich alt und jung auf die Beine. Nach der Wende müssen auch die Leipziger ihre Erwartungen kleiner schreiben.



Abgewickelt

Zwei Grubenbahnen und eine Werkbahn im Sächsischen mußten unlängst stillgelegt werden. Der Grund: geschlossene Werktore wegen Strukturveränderungen durch den Markt. Ob die Werkbahn noch als Touristenattraktion zu retten ist? Man versucht es zumindest!



Museumsdampf in Moskau

Unser langjähriger Autor Dezider Selecký aus Bratislava traute seinen Augen nicht: Da gibt es inzwischen unweit von Moskau eine Schmalspurbahn, auf der Museumszugfahrten stattfinden. Ein aktueller Lagebericht.

Service-Car

Der Roadmaster der Mount-Manitou-Railroad träumt von einem Service-Car. Nichts leichter als das: Aus einem Roco-Modell bauen wir das erträumte Modell.



Lok 2000

Schon mehrfach machte sie von sich reden: die neue Ellok der SBB-Baureihe 460. Als integraler Bestandteil des Schweizer Projektes »Bahn + Bus 2000« wurden kürzlich mehrere Baureihen in Auftrag gegeben. Eine Beschreibung von Alfred Buchmann-Grahl.

Impressum

Redaktionsanschrift
Borkumstraße 2 · Postfach 11 004
O-1100 Berlin
Telefon: 2315071
Telefax: 2315070

Chefredakteur
Fritz Borchert

Redaktion
Rainer Ippen (Technik), Georg Kerber (Modell)
Wolf-Dietger Machel (Vorbild)
Gisela Neumann (Leserbriefe, Nachrichten, Veranstaltungen)

Bild
foto KLAWIAN loewe stirl

Layout
Andre Wendt

Produktion
Jörg Lübben

Ständige Mitarbeiter
Wolfgang und Jürgen Albrecht · Günter Barthel
Dieter Bäzold · Günter Fromm · Johannes Glöckner · Clemens Hahn · Wolfgang Hensel
Rolf Jünger · Dietmar Lehmann
Lutz Neve · Andreas Petereit
Dr. Wilfried Ruppert · Dr. Horst Schandert
Burkhard Sprang · Peter Zander

Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH
Borkumstraße 2 · Postfach 11 001
O-1100 Berlin
Telefon: 2315071 · Telefax: 2315070

Geschäftsführer
Dr. Harald Böttcher · Richard Stolz

Verlagsleiter
Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage · GmbH & Co KG ·
Anzeigenabteilung MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/2043-0 · FS 722036
Telefax: 0711/2043-349

Anzeigenleitung
Thomas Kohler
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Stilz
Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Satz
Konzetti Berlin

Reproduktion
Otterbachrepro Rastatt

Druck
Grafischer Großbetrieb Pößneck

ROTTHAUSER  LOKSCHUPPEN

Inh. ULRIKE HAINZ
Steeler Str. 82 · 4650 Gelsenkirchen

Großauswahl und Service rund um die Modelleisenbahn

Piko – H0.
Solange der Vorrat reicht

Lokomotiven

(Preise in Klammern für das Märklin-System)

118100	Diesellok BR 110 DR EP. III, rot	(99,80) 49,80
119100	Diesellok BR 118.1 DR r./w. EP. IV	(109,80) 54,90
121100	Diesellok BR 120 DR EP IV, rot	69,80
125100	Diesellok BR 106 DR, ocker	59,80
125600	Diesellok BR 106, silber	59,80
5/6010/000	Diesellok BR 130 DR	(89,95) 39,95
5/6010/180	Diesellok BR 130 CSD	(89,95) 39,95
5/6106/011	Triebwagen BR 185	(119,85) 59,80
5/6200/000	E-Lok E 69 DR, grün	29,90
5/6205/000	E-Lok BR E 81, DR EP. III, grün	(163,30) 63,30
5/6210/000	E-Lok E 69.05 DB, rot, EP. III	29,90
5/6212/000	E-Lok BR 42 DR, grün EP. III	(163,30) 63,30
5/6212/001	E-Lok BR 242 DR, EP. IV	(163,30) 63,30
5/6213/000	E-Lok BR E 211 DR, rot, EP. IV	(163,30) 63,30
5/6220/000	E-Lok BR 499 der CSD, blau/b.	(159,80) 59,80
5/6220/001	E-Lok E 499.2 der CSD, gr./b.	(159,80) 59,80
5/6220/002	E-Lok E 499.0 der CSD, rot/b.	(159,80) 59,80
5/6301/000	Dampflok BR 66 DB	(159,80) 59,80
5/6302/000	Dampflok BR 55 DR, EP. III	59,80
5/6315/000	Dampflok 81340 der SNCB	59,80
5/6317/000	Dampflok BR 55 DB	59,80
5/6323/000	Dampflok 4147 der NS	59,80
5/6324/000	Dampflok 1425 der SJ	59,80
5/6325/000	Dampflok BR 01 0505-6 01 DR	(182,50) 82,50
5/6326/000	Dampflok BR 41 der DR	(182,50) 82,50
5/6330/000	Dampflok BR G8 (K.P.E.V.)	(182,50) 66,80
5/6332/000	Dampflok BR 95 DR	89,95
5/6333/010	Dampflok BR 38 DR, Neuheit	(219,80) 119,80
5/6333/0101	Dampflok BR 38 DR, Kohle, KK Faulh.	(349,80) 249,80
5/6333/011	Dampflok BR 38 DRG EP. II, Neuheit	(219,80) 119,80
5/6333/0111	Dampflok BR 38 DRG, Kohle KK Faul.	(359,80) 259,80
5/6333/0121	Dampflok BR 38 Sächs. KK Faulh.	(369,80) 269,80
5/6334/000	Dampflok BR 03 (Reko) der DR	(182,50) 82,50
5/6335/010	Dampflok BR 01	(195,80) 95,80
5/6335/0101	Dampflok BR 01 DR Öl Faulh.	(329,80) 229,80
5/6335/011	Dampflok BR 01	(195,80) 95,80
5/6335/0111	Dampflok BR 01 DR Kohle Faulh.	(329,80) 229,80
5/6336/101	Dampflok BR 03 DR KK Kohle Faulh.	(329,80) 229,80
5/6337/010	Dampflok BR 41 DR	(195,80) 95,80
5/6337/0101	Dampflok BR 41 DR KK Kohle Faulh.	(329,80) 229,80

Güterwagen

5/6406/180	offener Güterwagen CSD	6,45
5/6407/010	gedeckter Güterwagen G 10, weiß, DR	6,90
5/6407/011	Kühlwagen Interfrigo DR	6,90
5/6407/0119	ged. Güterwagen DR Interfrigo KK	14,80
5/6407/060	ged. Güterwagen Mayo	8,50
5/6407/070	Kühlwagen SNCF	6,45
5/6407/200	Kühlwagen MAV, weiß, EP. III	6,90
5/6408/010	2achs. Kesselwagen DR, grau	7,80
5/6408/016	2achs. Kesselwagen DR Minol	6,90
5/6408/017	2achs. Kesselwagen DR Schwedt.	7,90
5/6408/023	2achs. Kesselwagen Tega-Propan DR	7,90
5/6408/025	2achs. Kesselwagen BP	7,90
5/6408/026	2achs. Kesselwagen Esso	7,90
5/6408/027	2achs. Kesselwagen Shell	7,90
5/6408/028	2achs. Kesselwagen Aral	7,90
5/6408/029	2achs. Kesselwagen DR Texaco	7,90
5/6408/090	2achs. Kesselwagen, weiß, NS	7,90
5/6408/141	2achs. Kesselwagen ÖBB, grau	7,90
5/6408/142	2achs. Kesselwagen ÖBB	7,90
5/6408/200	2achs. Kesselwagen MAV	7,90
5/6409/190	Eiskühlwagen SZD	11,80
5/6410/011	off. Güterwagen, rot/braun, DR	6,50
5/6410/0119	off. Güterwagen DR, Bauart: ES u. KK	12,80
5/6410/060	off. Güterwagen, braun, DSB	6,50
5/6410/0709	off. Güterwagen SNCF, Bauart: El, KK	12,80
5/6410/120	off. Güterwagen, braun, CFL	6,50
5/6410/181	off. Güterwagen, braun, CSD	6,50
5/6410/187	off. Güterwagen, braun, MAV	6,50
5/6410/200	off. Güterwagen MAV, braun, Ef. III	6,50
5/6410/201	off. Güterwagen, braun, MAV	6,50
5/6412/010	off. Güterwagen, braun, DR, EP. III	6,50
5/6413/010	off. Güterwagen, braun, DR, EP. III	6,50
5/6413/0109	off. Güterwagen DR, Bauart: Ommru 43.KK	14,50
5/6413/120	off. Güterwagen, grau, CFL, EP. III	6,50
5/6413/121	off. Güterwagen, braun, CFL, Europ.	6,50
5/6413/122	off. Güterwagen, braun, CFL	6,50
5/6413/180	off. Güterwagen, braun, CSD	6,50
5/6416/017	Kranschutzwagen, grün, DR	7,90
5/6416/018	off. Güterwagen m. 2 Cont. DR, EP. III	9,80
5/6416/0189	off. Güterwagen DR, Bauart: R 00 KK	18,50
5/6416/186	Kranschutzwagen, braun, CSD	7,90
5/6417/170	off. Güterwagen, braun, SBB, EP. III	6,50
5/6419/010	Flachwagen DR, braun, EP. IV	10,80
5/6419/015	Flachwagen DR m. 3 Cont. Deutrans, EP. IV	12,50
5/6422/010	4achs. off. Güterwagen, braun, DR, 007-47	9,60
5/6422/070	4achs. off. Güterwagen, SNCF, braun, 00-47	9,50
5/6422/0709	off. Güterwagen, SNCF, KK	16,80
5/6423/010	4achs. off. Güterwagen, braun, DR, EP. III	9,50

Wir bieten Ihnen:
Fleischmann, Roco, Trix H0 fast das komplette H0-Sortiment für das Märklin-Wechselstromsystem an.

Sortimentsliste Werkstattumbauten/Wechselstrom gegen 3,00 DM in Briefmarken bei uns erhältlich. Art.-Nr.: 11/1000.

5/6424/015	4achs. Kesselwagen, DR, Buna	9,95
5/6424/017	4achs. Kesselwagen, DR, Schwedt	9,95
5/6424/019	4achs. Kesselwagen, grau, DR	9,95
5/6424/021	4achs. Kesselwagen, silber, Texaco, DB	9,95
5/6424/025	4achs. Kesselwagen, grün, BP, DB	9,95
5/6424/026	4achs. Kesselwagen, Esso, DB	9,95
5/6424/027	4achs. Kesselwagen, , Shell, DB	9,95
5/6424/028	4achs. Kesselwagen, blau, Aral, DB	9,95
5/6424/140	4achs. Kesselwagen, grau, ÖMV	9,95
5/6425/010	4achs. Kühlwagen, Romania, P.P. IV, CFR	11,80
5/6425/011	4achs. Kühlwagen, Interfrigo, DR, RP. III	11,80
5/6425/0119	Kühlwagen, DR, Interfrigo, DR	19,80
5/6425/180	4achs. Kühlwagen, hellgrau, CSD, EP. IV	11,80
5/6426/010	4achs. Selbstentladewagen, DR, EP. IV	12,50
5/6426/0109	Selbstentladewagen, DB, braun, KK	19,50
5/6426/180	4achs. Selbstentladewagen, grau, CSD, EP. IV	12,50
5/6432/010	Klappdeckelwagen, braun, DR, SP. IV, bewegl. K.	9,50
5/6432/0109	Klappdeckelwg. DR, bew. Klappen, Ba. Kmm.KK	17,60
5/6433/010	Zementsilowagen, grau, DR, BP, IV	9,80
5/6433/0100	Zementsilowagen, handverschmutzt, grau, DR	12,50
5/6433/070	Zementsilowagen, grau, SNCF	9,85
5/6434/010	Kühlwagen, SK 2, Interfrigo, DR, EP. IV	11,50
5/6434/0109	Kühlwagen, DR, Bauart BK 2, Interfrigo, KK	19,50
5/6434/012	Kühlwagen, SK 2, Lübzer Pils, DR, Neuheit	11,50
5/6434/014	Kühlwagen, SK 2, Radeberger Bier, DR, Neuheit	11,50
5/6434/015	Kühlwagen, SK 2, Wernesgrün, DR	11,50
5/6434/070	Kühlwagen, SK 2, Stef, SNCF	11,50
5/6434/071	Kühlwagen, SK 2, Coca-Cola, SNCF	11,50
5/6434/180	Kühlwagen, SK 2, CSD, EP. IV, Neuheit	11,50
5/6436/014	ged. Güterwagen, KPEV, braun, EP. I	8,50
5/6436/0149	ged. Güterwagen, KPEV, Bauart: Gwl Berlin, KK	14,80
5/6436/015	ged. Güterwagen, braun, K.S.Sts. E.B., EP. I, Nh.	8,50
5/6436/210	Güterwagen	9,95
5/6437/011	Hochbordwagen Berlin, KPEV, braun	9,95
5/6437/014	off. Güterwagen, KPEV, braun, EP. I	7,95
5/6437/0149	ged. Güterwagen, KPEV, Bauart: Ocmlk, KK	14,95
5/6437/015	off. Güterwagen, K. Sächs. Sts. E.B.	8,50
5/6437/016	off. Güterwagen, K.S. Sts. E. B., EP. I, Neuheit	8,50
5/6437/210	off. Güterwagen	8,50
5/6438/011	ged. Güterwagen mit Brh. DR Hannover	9,50
5/6438/014	ged. Güterwagen m. Brh., braun, KPEV, EP. I	9,50
5/6438/0149	ged. Güterwagen, KPEV, m. Brh. KK	15,80
5/6438/015	ged. Güterwagen K. Sächs. Sts. E. B. m. Brh.	9,50
5/6438/016	ged. Güterwagen m. Brh. K.S.Sts. E.B., EP. I	9,95
5/6438/019	Güterwagen	12,50
5/6438/210	Güterwagen	9,50
5/6439/010	ged. Güterwagen, braun, graues Dach, DR, EP. IV	13,50
5/6439/011	ged. Güterwagen, braun, DR, EP. IV	13,50
5/6439/0119	ged. Güterwagen, DR (OPW), Bauart: Gbs, KK	23,80
5/6439/013	ged. Güterwagen, Deutsche Post, DR	13,50
5/6439/0159	ged. Güterwagen, DR, graues Dach, KK	23,80
5/6442/010	off. Güterwagen, braun, DR	6,50
5/6442/101	off. Güterwagen, rot/braun, FS, Europ	6,50
5/6443/170	off. Güterwagen, braun, SBB	6,50
5/6443/171	off. Güterwagen, SBB-Europ, braun	6,80
5/6444/031	off. Güterwagen, braun, Saar	8,50
5/6444/041	off. Güterwagen, grün, B, Europ, EP. III	6,50
5/6444/042	off. Güterwagen, braun, Belgien	6,50
5/6444/071	off. Güterwagen, SNCF, Europ., EP. III	6,50
5/6444/072	off. Güterwagen, braun, SNCF	6,50
5/6444/090	off. Güterwagen, braun, NS	6,50
5/6444/091	off. Güterwagen, schwarz, NS	6,50
5/6445/010	ged. Güterwagen, braun, DR, EP. III	6,50
5/6445/011	ged. Güterwagen, braun, DR, EP. II	6,90
5/6445/012	Feuerlöschwagen, DR, EP. III	6,90
5/6445/015	ged. Güterwagen, Seefisch, weiß, DR	6,90
5/6445/020	ged. Güterwagen, braun, DB	6,90
5/6445/0209	ged. Güterwagen, DB, Bauart: Gw 02, KK	13,50
5/6445/022	Bahndienstwagen, grün	6,90
5/6445/060	ged. Güterwagen, DSB, EP. III	6,90
5/6445/061	ged. Güterwagen, DSB, Tuborg, EP. III	6,90
5/6445/062	ged. Güterwagen, DSB, Carlsberg, EP. III	6,90
5/6445/0629	ged. Güterwagen, DSB Carlsberg KK	13,50
5/6445/072	ged. Güterwagen, braun, SNCF	6,90
5/6445/090	ged. Güterwagen, braun, NS	6,90
5/6445/110	ged. Güterwagen, rot/braun, JZ	6,90
5/6445/121	ged. Güterwagen, grün, CFL, EP. III	6,90

Wir sind für Sie telefonisch zu erreichen:

Montag bis Freitag	9.00 bis 13.00 Uhr
und	15.00 bis 18.30 Uhr
Samstags	9.00 bis 14.00 Uhr
langer Samstag	9.00 bis 18.00 Uhr

Tel. 02 09/13 40 84 · Fax 02 09/13 68 76

5/6445/154	ged. Güterwagen, grün, PKP	6,90
5/6445/184	Werkswagen, blau, CSD, EP. III	6,90
5/6446/010	ged. Güterwagen, braun, DR, EP. III	6,90
5/6446/011	ged. Güterwagen DRG Kassel	7,45
5/6446/015	ged. Güterwagen, weiß, DR	6,90
5/6446/016	ged. Güterwagen, Seefische, DR, EP. III	6,90
5/6446/023	ged. Güterwagen	7,45
5/6446/025	ged. Güterwagen, Wekawe, rot/braun, DB	6,90
5/6446/072	ged. Güterwagen, braun, SNCF	6,90
5/6446/073	ged. Güterwagen, grün, SNCF	6,90
5/6446/074	ged. Güterwagen, rot/braun, SNCF	6,90
5/6446/121	ged. Güterwagen, grau, CFL, Europ, EP. III	6,90
5/6446/140	ged. Güterwagen, braun, ÖBB	6,90
5/6447/010	Verschlagwagen, braun, DR, EP. III	8,50
5/6448/010	ged. Güterwagen, ital. Bauart, DR, EP. III	6,90
5/6448/015	ged. Güterwagen, Sternburg Biere, DR	6,90
5/6448/016	ged. Güterwagen, Radeberger Export, DR	6,90
5/6448/017	ged. Güterwagen, Margonwasser, DR	6,90
5/6448/105	ged. Güterwagen, ital. Bauart, Martini, DR	6,90
5/6448/1059	ged. Güterwagen, PS, ital. Bauart, Martini KK	13,50
5/6448/106	ged. Güterwagen, ital. Bauart, Cinzano, BR	6,90
5/6448/1069	ged. Güterwagen, PS, ital. Bauart, Cinzano, KK	13,50
5/6448/107	ged. Güterwagen, Bertoli, FS, EP. III	6,90
5/6449/010	ged. Güterwagen, franz., braun, DR, EP. III	6,90
5/6449/012	ged. Güterwagen, franz., grün, DR, EP. III	6,90
5/6449/030	ged. Güterwagen, Saar, EP. III	6,90
5/64449/070	ged. Güterwagen, rot/braun, SNCF, EP. III	6,90
5/6449/072	ged. Güterwagen, braun, SNCF, EP. III	6,90
5/6449/090	ged. Güterwagen Post, braun	6,90
5/6454/010	Säuretopfwagen, DR, EP. IV	12,50
5/6454/011	Säuretopfwagen, DR, Ruhrchemie AG Essen	12,50
5/6455/170	ged. Güterwagen, grau, SBB, EP. III, bew. Türen	9,80
5/6455/171	ged. Güterwagen SBB, braun, EP. III, bew. Türen	9,80
5/6605/010	Güterzuggepäckwagen, grün, DR, EP. III	6,90
5/6605/011	Güterzuggepäckwagen, grün, DR, EP. IV	7,95
5/6605/015	Stückgutwaggon, braun, DR, EP. III	6,90
5/6605/060	Güterwagen DSB, olivgrün, EP. III	6,90
5/6605/070	Güterzuggepäckwagen, grün, SNCF, EP. III	6,90
5/6605/180	Güterzuggepäckwagen, grün, EP. III, CSD	6,90

Personenwagen

5/6507/0009	Modernisierungswagen 1. Kl. KK, grün, DR	26,80
5/6507/001	Reisezugwagen DR, grün, 1. Kl.	14,95
5/6508/0009	Modernisierungswagen, 1./2. Kl. KK, grün, DR	25,80
5/6508/001	Reisezugwagen DR, grün, 1./2. Kl.	14,95
5/6509/0009	Modernisierungswagen 2. Kl. KK, grün, DR	26,80
5/6509/001	Reisezugwagen DR, grün, 2. Kl.	14,95
5/6510/000	Reisezugwagen, grün, Wirtschaftsabteil	15,90
5/6510/0009	Modernisierungswagen 2. Kl./Buffet, grün, DR	16,80
5/6511/0009	Modernisierungs-Gepäckwagen KK, grün, DR	25,80
5/6511/001	Gepäckwagen DR, grün	15,90
5/6514/014	2achs. Wagen, K.Säch. St.E.B., grün, Nr. 3497	14,50
5/6514/015	2achs. Wagen, K.Säch. St.E.B., grün, Nr. 3498	14,50
5/6514/016	2achs. Wagen, K.Säch. St.E.B., grün, Nr. 3499	14,50
5/6515/010	Personenwagen, grün, DR, EP. III	9,50
5/6515/070	Personenwagen m. Brh., grün, SNCF, EP. III	9,50
5/6516/010	Personenwagen m. Brh., grün, DR, EP. III	9,50
5/6516/070	Personenwagen m. Brh., grün, SNCF	9,50
5/6519/010	Steuerwagen BR 195, EP. III	29,80
5/6519/011	Steuerwagen BR 195, EP. II	29,80
5/6520/010	Reisezugwagen Bage-Reko, 2. Kl., 3achs., DR	27,50
5/6521/010	Reisezugwagen Bage-Reko, 2. Kl., 2achs., DR	27,50
5/6522/010	Reisezugwagen Bage-Reko, Gepäckwagen	27,50
5/6523/010	Reisezugwagen Reko, Postwagen, 3achs., DR	27,50

Zubehör

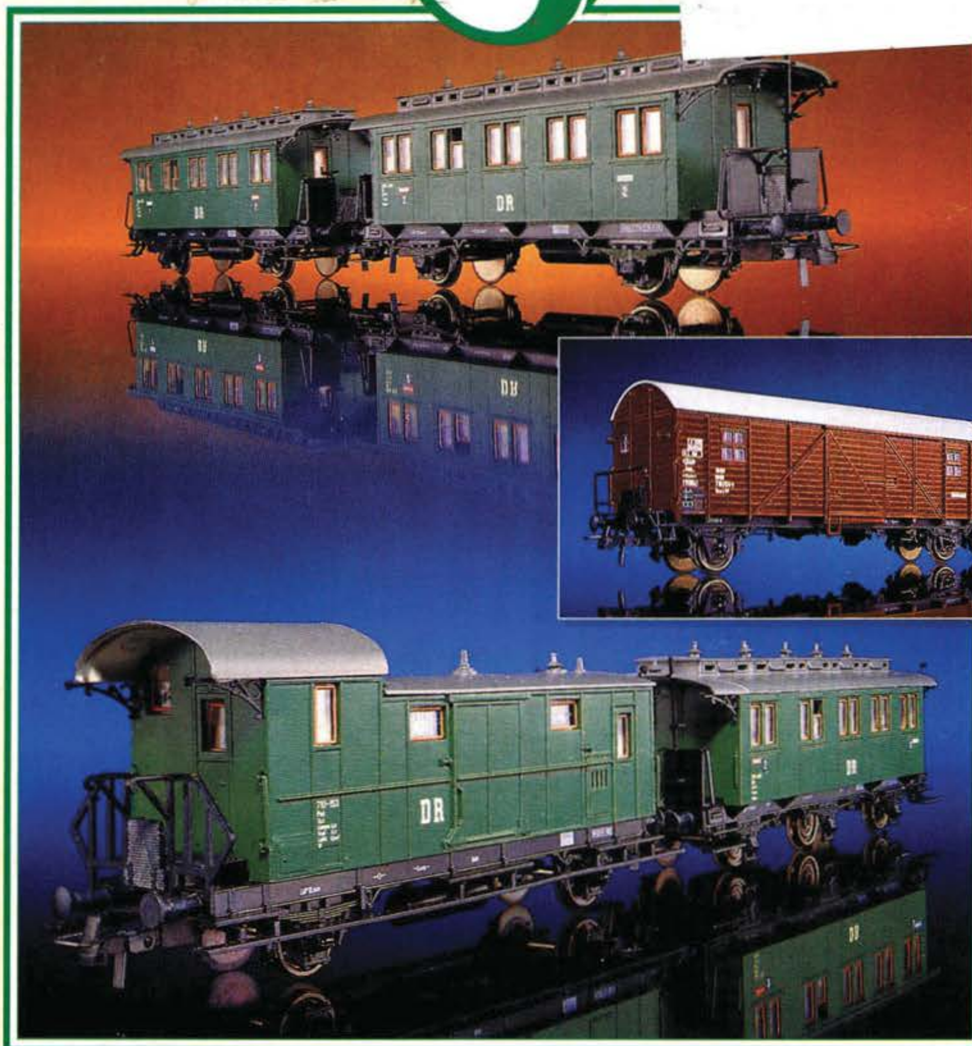
5/6800	1/1 gerades Gleisstück, 177 mm	0,75
5/6801	2/3 gerades Gleisstück, 118 mm	0,60
5/6802	1/3 gerades Gleisstück, 59 mm	0,50
5/6803	Paßgleisstück, 107 mm	0,60
5/6804	Paßgleisstück, 67 mm	0,50
5/6805	Schienen	1,85
5/6810	1/1 gebogenes Gleisstück, Rad. 440 mm, 22,5°	0,75
5/6811	2/3 gebogenes Gleisstück, Rad. 440 mm, 15°	0,60
5/6812	1/3 gebogenes Gleisstück, Rad. 440 mm, 7,5°	0,50
5/6813	1/1 gebogenes Gleisstück, Rad. 380 mm, 22,5°	0,60
5/6814	2/3 gebogenes Gleisstück, Rad. 380 mm, 15°	0,60
5/6815	1/3 gebogenes Gleisstück, Rad. 380 mm, 7,5°	0,50
5/6816	Schienen 1/1-800 geb. Anschlußgleis	0,80
5/6820	Anschlußgleis 1/1 gerade, 177 mm	1,25
5/6821	Anschlußgleis 1/3 gerade, 59 mm	1,10
5/6822	Trenngleis, 59 mm	0,60
5/6823	Unterbrechergleis, 59 mm	0,60
5/6824	Schaltgleis, 59 mm	1,10
5/6825	Schienen	0,75
5/6828	Schienen	1,10
5/6830	Entladebühne	6,95
5/6831	Entladebrücke	6,95
5/6856	Doppelte Kreuzungsweiche, 236 mm, 15°	21,25
5/6863	Bogenträgerbrücke	5,60
5/6866	Blocksignal, 177 mm	15,95
5/6867	Blechträger-Bogenbrücke	5,70
5/6908/000	Beleuchtungssatz	9,95
5/6909/000	Beleuchtungssatz für VT 137 064	9,95
5/6909/100	Beleuchtungssatz für VS 145 029	9,95
5/6935/000	Beleuchtungssatz für Reko-Wagen	9,95
5/740	Weichenpaar	21,25
5/1763/000	Trafo	34,90
Katalog	Gesamtkatalog Piko Ho	9,95

Bankverbindung: Deutsche Bank Kto.: 2 311 926 (BLZ 420 700 62) - Zwischenverkauf vorbehalten - Irrtum und Preisänderungen vorbehalten.

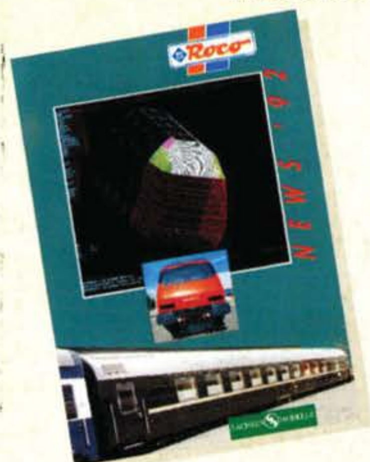
Versandbedingungen: Lieferung gegen Rechnung (Inland), zahlbar innerhalb 14 Tagen ohne Abzug.

SACHSEN





Neues aus Oybin



Neues aus Salzburg und Oybin finden Sie im ROCO-Neuheitenprospekt '92 – ab sofort bei Ihrem Fachhändler!

Die aktuellen Neuheiten aus Sachsens Modellhauptstadt sind vielen Modellbahnern zwar bekannt, aber doch attraktiv wie nie zuvor. So das H0-Modell der Leig-Einheit, das nun erstmals in authentischer DB-Ausführung – Ep. IV, wie sie bis etwa 1987 noch im Einsatz war – zur Verfügung steht (Art.Nr. 16008).

Besonders in den neuen Bundesländern (aber nicht nur dort) wird man sich über die preußischen Nebenbahnwagen in Ausführung der DR, Ep. III, freuen. Bis in die 70er Jahre hinein waren diese Oldtimer in Mecklenburg/Vorpommern, im Thüringer Wald und Sächsischen Bergland anzutreffen. Das Set Art.Nr. 14001 enthält einen Packwagen Pwi (ex Pwi Pr99), zwei zweiachsige Personenwagen Bi (ex CiPr99, unterschiedliche Betriebsnummern) und einen dreiachsigen Personenwagen B3i (ex BC3i Pr92b).

Ein Set, das wie die Leig-Einheit in Zusammenarbeit mit ROCO entstanden ist. Eine Zusammenarbeit, die mit interessanten Varianten eine neue Qualität ins Spiel bringt. Und damit auch Wechselstrom-Modellbahner in den Genuß dieses Modellvergnügens kommen, tauscht Ihnen Ihr Fachhändler beim Kauf dieser Wagen die ab Werk montierten Gleichstromradsätze kostenlos gegen Wechselstromradsätze aus.

... vertrieben durch



A: ROCO MODELLSPIELWAREN
Ges. m. b. H. & Co. KG
A - 5033 Salzburg,
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN AG
CH-9443 Widnau SG
Birkenstrasse 109

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels KG, D - 8228 Freilassing,
Georg-Wrede-Straße 49